

UNIVERSITÉ DE NANCY — FACULTÉ DE DROIT

DU RÈGLEMENT
DES
DOMMAGES-INTÉRÊTS
DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
PAR CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE PAR

MAURICE VANAZZI

L'acte public sera soutenu le Jeudi 29 Juin 1911, à 2 heures du soir

Président : M. BOURCART, professeur
Suffragants { *MM. BINET, professeur (Doyen)*
SIMONNET, chargé de cours

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1911

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune appro-
bation ni improbation aux opinions émises
dans les thèses ; ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE NANCY — FACULTÉ DE DROIT

DU RÈGLEMENT

DES

DOMMAGES-INTÉRÊTS

DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
PAR CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE PAR

MAURICE VANAZZI

L'acte public sera soutenu le Jeudi 29 Juin 1911, à 2 heures du soir



Président : M. BOURCART, professeur
Suffragants { MM. BINET, professeur (Doyen)
SIMONNET, chargé de cours

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1911

UNIVERSITÉ DE NANCY

FACULTÉ DE DROIT

Doyen : M. BINET, I .

Doyen honoraire : M. BLONDEL, , I .

Doyen honoraire et professeur honoraire : M. LEDERLIN, , I .

MM. BLONDEL, , I , Professeur de Code civil.

BINET, I , Professeur de Code civil et Chargé du Cours d'Enregistrement, Doyen.

GARNIER, I , Professeur d'Economie politique et Chargé du Cours de Législation financière.

BEAUCHET, I , Professeur de Procédure civile, Chargé du Cours de Procédure civile (Voies d'exécution), et Chargé du Cours de Législation et Economie coloniales.

BOURCART , I , Professeur de Droit commercial et Chargé d'un Cours de Droit commercial (Licence).

GAVET, I , Professeur d'Histoire du Droit, Chargé du Cours d'Histoire du Droit privé, et du Cours d'Histoire du Droit et des Institutions juridiques de l'Est.

CHRÉTIEN, I , Professeur de Droit international public et privé, et Chargé du Cours de Droit international public (Doctorat).

CARRÉ DE MALBERG, I , Professeur de Droit public et constitutionnel et Chargé des Cours de Droit public (Licence) et de Droit public et Droit constitutionnel comparé (Doctorat).

GÉNY, I , Professeur de Code civil et Chargé du Cours de Droit civil approfondi (Doctorat).

MICHON, I , Professeur de Droit romain et Chargé du Cours d'Histoire du Droit public.

BROCARD, A , Professeur-adjoint et Chargé d'un Cours d'Economie politique (Licence), d'un Cours d'Economie politique (Doctorat) et du Cours d'Histoire des Doctrines économiques.

ROLLAND, Professeur de Droit administratif, Chargé d'un Cours de Droit administratif (Doctorat) et d'un Cours d'Eléments de Droit public et administratif (Capacité).

SENN, Professeur de Droit romain, Chargé d'un Cours de Législation industrielle (Licence) et du Cours de Pandectes.

NAST, agrégé et Chargé du Cours de Droit criminel et du Cours de Droit naturel.

SIMONNET, A , Docteur en Droit, chargé d'un Cours d'Eléments de Droit civil (Capacité).

RENARD, A , Docteur en droit, Chargé d'un Cours d'Eléments de Droit civil (Capacité).

MELIN, A , Docteur en Droit, chargé du Cours de Science sociale.

ROVEL, I , Docteur en Droit, Secrétaire,

La Faculté n'entend ni approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat.

BIBLIOGRAPHIE

- ANTONINI. — *Les clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport des marchandises*. Thèse Aix, 1907.
- ARBELET. — *Des clauses d'irresponsabilité en matière de transports terrestres*. Thèse Paris, 1906.
- AUBRY et RAU. — *Cours de Droit Civil*. 5^e édit., t. IV.
- BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE. — *Traité théorique et pratique de Droit Civil. — Des Obligations*. 2^e édit., t. I.
- BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL. — *Traité théorique et pratique de Droit Civil. — Du Contrat de louage*. 2^e édition, t. II.
- BÉDARRIDE. — *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*.
- BERTIN. — *La responsabilité du transporteur avant et après le nouvel art. 103 C. com.* Thèse Paris, 1905.
- BOISTEL. — *Cours de Droit commercial*. 3^e édit.
Bulletin des transports internationaux par chemins de fer.
- CAHEN (Edouard). — *L'influence du dol et de la faute grave sur la responsabilité des chemins de fer dans le transport international de marchandises*. Thèse Paris, 1903.
- COTELLE. — *Des dommages-intérêts en matière de transports*.
- COUADAU. — *De la responsabilité des Chemins de fer pour cause de retard*. Thèse Toulouse, 1901.
- DALLOZ. — *Répertoire et supplément. — Voirie par chemin de fer*.
- DARNIS-GRAVELLE. — *De la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer et spécialement de sa théorie de la responsabilité pour retard*. Thèse Paris, 1903.

- DEMOLOMBE. — *Cours de Code Napoléon*. t. XXIV.
- DUVERDY. — *Traité du contrat de transport*.
- FÉOLDE. — *Du transport des voyageurs et des marchandises dans le Droit français*. Thèse Paris, 1890.
- FÉRAUD-GIRAUD. — *Code des transports par chemins de fer*.
- GERSTNER. — *Internationales Eisenbahn Frachtrecht*.
- GUILLOUARD. — *Traité du contrat de louage*.
- GUY. — *Responsabilité délictuelle et contractuelle appliquée aux transports par chemins de fer*. Thèse Paris, 1892.
- JACQMIN. — *Obligations et responsabilité des Chemins de fer en matière de transport*. Thèse Paris, 1886.
- LAMÉ-FLEURY. — *Code annoté des chemins de fer en exploitation*. 4^e édit.
- LAURENT. — *Principes de Droit Civil français*, t. XVI.
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de Droit Commercial*. 4^e édit., t. III.
- PALAA. — *Dictionnaire des Chemins de fer*. — *Pandectes françaises*. — *Répertoire et Supplément Chemins de fer*. — *Commissionnaires*. — *Transports*.
- PICARD. — *Traité des Chemins de fer*.
- PLANIOL. — *Traité élémentaire de Droit Civil*. 4^e édit., t. II.
- POINSARD. — *Etude du Droit international conventionnel*. *Répertoire général de Droit français* (Carpentier et Fuzier-Hermann).
- RUBEN DE COUDER. — *Dictionnaire de Droit commercial industriel et maritime*.
- SARRUT. — *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer*. — Thèse Nancy, 1874.
- SEIGNEUX (DE) *Commentaire du projet de convention rédigé par la Conférence internationale, réunie à Berne du 21 septembre au 10 octobre 1881*.
- SOURDAT. — *Traité général de la responsabilité*.
- THALLER. — *Traité élémentaire du Droit commercial*. 4^e édit.
- VERNE DE BACHELARD. — *De la responsabilité des chemins de fer en matière de transport*. Thèse Lyon, 1883.

PREFACE

Le XIX^e siècle a opéré dans le monde économique une véritable révolution. L'invention et l'emploi de la traction à vapeur a fait prendre à l'industrie des transports un essor prodigieux. De nouvelles voies de communication se sont créées et s'ouvrent encore chaque jour, rapprochant, supprimant presque les distances et amenant sur tous les marchés du monde les produits des pays les plus éloignés. Le développement incessant des transports a entraîné la multiplication des transactions commerciales. Cependant toute médaille a son revers : à l'accroissement du nombre des expéditions devait correspondre une augmentation de risques et d'aléas ; avec l'encombrement des marchandises et la multiplicité des expéditions, les pertes, les avaries et les retards deviennent difficiles à éviter, et alors se pose le problème de la responsabilité de l'entreprise des chemins de fer. Mais il ne suffit pas de rechercher si le transporteur sera tenu de réparer le préjudice causé, il faut aussi examiner quelles doivent être les conséquences de cette

responsabilité et quelle sera l'étendue de la réparation du dommage causé. En présence des conditions particulières dans lesquelles les entreprises de chemins de fer procèdent aux expéditions des marchandises au milieu de circonstances rendant peu aisée la bonne exécution du contrat de transport, comment procédera-t-on au règlement des dommages-intérêts ? Devra-t-on appliquer purement et simplement les principes du droit commun, ou, au contraire, ne sera-t-il pas préférable de prendre en considération la situation particulière dans laquelle se trouvent les Compagnies et les administrations de chemins de fer ? Pour ces motifs, conviendra-t-il de faire preuve d'indulgence envers le transporteur en faute, ou, au contraire, devra-t-on se montrer sévère ? Le juge devra-t-il être difficile pour admettre les prétentions de l'intéressé, propriétaire de la marchandise expédiée, exigeant de lui des justifications nombreuses et peu aisées à fournir, ou, au contraire, n'y aura-t-il pas, dans certaines hypothèses, des présomptions légales facilitant la tâche du demandeur ? Enfin, ne serait-il pas équitable, qu'à côté de la règle ordinaire, les parties eussent la faculté de recourir à des dispositions particulières restreignant ou augmentant la réparation ? Telles sont les questions qui feront l'objet de cette étude.

Nous examinerons d'abord comment la législation française détermine la réparation du dommage occasionné ; mais nous arrêter là ne serait point suffisant.

Les transports internationaux, qui prennent de plus en plus d'importance par suite de l'augmentation du chiffre des exportations et des importations, doivent attirer notre attention, et nous étudierons d'une manière détaillée comment la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 a résolu le problème. Enfin, après avoir jeté un coup d'œil rapide sur les systèmes en vigueur dans divers Etats de l'Europe et formulé une appréciation critique sur les législations que nous aurons passées en revue, nous essayerons de déterminer quelle serait la réglementation la meilleure qui, sans blesser les notions d'équité et de justice, constituerait un terrain de conciliation entre les intérêts respectables des entreprises de chemins de fer, d'une part; du public, et particulièrement du commerce et de l'industrie, d'autre part; intérêts qui, solidaires entre eux, concourent à la prospérité générale du pays.

PREMIÈRE PARTIE

Du Règlement des dommages-intérêts dans les transports intérieurs français

INTRODUCTION

La législation française ne contient aucune disposition relative à la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de transports de marchandises et aux conséquences de cette responsabilité. Nous ne rencontrons aucun texte réglant, dans une semblable hypothèse, l'étendue de la réparation du préjudice. Toutefois, il ne faut pas voir dans ce silence le résultat d'un oubli.

L'apparition des premiers chemins de fer en France n'a pas été sans appeler, en effet, l'attention du législateur. Le nouveau mode de transport nécessitait des conditions spéciales d'exploitation, et, pour ces motifs,

l'usage des voies ferrées devait être réservé à un seul concessionnaire ; mais le nouveau monopole de fait qui était ainsi créé devait être étroitement réglementé. L'intervention de l'Etat, protecteur des intérêts individuels, devenait nécessaire ; car il eût été à craindre que la Compagnie concessionnaire, ne redoutant aucune concurrence, imposât ses prétentions aux particuliers qui eussent été contraints de souscrire à toutes ses exigences. Le cahier des charges, les arrêtés ministériels et les tarifs devaient régler les clauses et les conditions du contrat à conclure entre les expéditeurs et la Compagnie de chemins de fer ; il fallait notamment, par des dispositions expresses, fixer les prix et les délais de transport. Mais, en matière de responsabilité et de dommages-intérêts, le législateur n'a pas estimé que des textes spéciaux fussent nécessaires pour protéger les intérêts du public. Il a pensé que le droit commun pouvait fort bien s'adapter au contrat de transport par chemins de fer.

La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, se borne à rappeler les principes du droit commun (1), et l'exposé des motifs de cette loi fait ressortir

(1) Loi du 15 juillet 1845, art 27. « Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables... envers les particuliers du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation des chemins de fer.

« L'Etat sera soumis à la même responsabilité, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte. »

avec netteté l'intention du législateur d'appliquer sur ce point les règles ordinaires (1). Avant d'étudier la question des dommages-intérêts dans les transports de marchandises par chemins de fer, nous devons donc exposer brièvement quelles sont les bases sur lesquelles le Code civil a établi la réparation du dommage causé.

(1) « Il était nécessaire de l'insérer (l'art 27 de la loi du 15 juillet 1845) dans le projet de loi, pour éviter toute équivoque, toute difficulté dans l'application du Code civil. »

TITRE PREMIER

DU RÈGLEMENT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS D'APRÈS LES PRINCIPES DU DROIT COMMUN

La réparation du préjudice suppose nécessairement l'idée de responsabilité. Avant de rechercher comment le droit commun détermine le règlement des dommages-intérêts, il importe donc de dégager cette dernière notion.

Le Code civil établit par deux fois l'obligation pour l'auteur du dommage d'indemniser la personne lésée des suites du préjudice subi. L'art. 1382 C. civ. (livre III, titre IV des contrats qui se forment sans conventions, chap. II des délits et des quasi-délits) (1)

(1) Art 1382 C. civ. : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. »

et l'art. 1147 C. civ. (livre III, t. III : des contrats ou des obligations conventionnelles en général) (1) consacrent tous deux le principe de la réparation du préjudice.

Le premier de ces textes base expressément la responsabilité de l'auteur du dommage sur l'idée de faute ; le second ne parle que de l'inexécution de l'obligation pré-existante ; mais implicitement il se réfère, lui aussi, à l'idée de faute, car le débiteur qui a manqué d'exécuter son obligation s'est rendu coupable d'une faute (sauf les cas exceptionnels). Dans le cas de l'art. 1382 C. civ., comme dans celui de l'art 1147 C. civ., l'auteur du dommage est tenu à raison de sa faute ; mais cette dualité de textes, l'un relatif aux délits et aux quasi-délits, l'autre se rapportant aux contrats, a permis à la tradition française de voir dans l'une et l'autre hypothèse deux catégories de fautes distinctes ; d'un côté, la faute délictuelle ; de l'autre, la faute contractuelle (2), et de trou-

(1) Art 1147 C. civ : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. »

(2) Demolombe. *Cours de Code Napoléon*, t. XXXI, n° 472 ss, 477 ss. — Baudry-Lacantinerie et Barde. *Traité théorique et pratique de Droit civil. — Obligations*, 2^e éd., t. I, n° 355 et 356. — Huc. *Commentaire théorique et pratique du Code civil*, t. VII, n° 95, t. VIII, n° 424. — Saleilles. *Essai d'une théorie générale de l'Obligation*. 2^e éd., p. 433 ss. — Cass., 22 oct. 1889, S. 89, 1, 478. — Cass., 21 janv. 1890, S. 90, 1, 408.

ver dans le Code civil même des conséquences de cette dualité.

D'abord, on doit se montrer plus sévère en matière délictuelle qu'en matière contractuelle pour apprécier la responsabilité de l'auteur du dommage. Dans le premier cas, la faute la plus légère oblige à réparer le préjudice (1) ; dans la seconde hypothèse, au contraire, la responsabilité du débiteur n'est engagée qu'autant que la faute commise par lui revêt un certain caractère de gravité, la faute très légère ne suffit plus ici, il faut que le débiteur n'ait pas apporté à l'exécution de son obligation les soins d'un bon père de famille pris pour type d'un administrateur diligent ; le droit français a repris la notion romaine de *culpa levis in abstracto*. En ce qui concerne la charge de la preuve, la faute, en matière contractuelle, obéit à des règles autres que la faute commise en matière délictuelle. Cette dernière doit être établie conformément au droit commun ; la première, au contraire, est présumée. L'art. 1147 C. civ. dit, en effet, que : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. » Ce texte établit que seule l'intervention

(1) *In lege Aquilia et levissima culpa venit*, Dig. 44, 9, 2.

d'une « cause étrangère » peut libérer le débiteur, qui doit apporter la justification du fait libératoire ; par *a contrario*, on doit donc décider que le débiteur est en faute par le fait seul de l'inexécution de l'obligation, sauf s'il parvient à renverser cette présomption par la preuve contraire.

Enfin, la faute contractuelle n'entraîne pas pour l'auteur du dommage une condamnation aussi étendue que la faute délictuelle. Tandis que l'art. 1382 C. civ. consacre l'obligation de réparer l'intégralité du préjudice causé, l'art. 1150 C. civ. vient apporter en matière contractuelle une restriction importante en limitant la réparation du préjudice aux seuls dommages qu'on a prévus ou pu prévoir, lors de la formation du contrat.

On a essayé de nos jours de battre en brèche cette théorie traditionnelle. M. Planiol, entre autres, a tenté d'expliquer les différences que nous avons mentionnées plus haut, non plus en distinguant la faute contractuelle de la faute délictuelle, mais en y substituant les notions d'obligation positive contractuelle et d'obligation négative délictuelle (1). Malgré toute l'autorité qui s'attache à la thèse du savant professeur, nous avons le regret de ne pouvoir y adhérer. On ne peut prétendre que toutes les obligations contractuelles soient positives et toutes les obligations délictuelles

(1) Planiol. *Traité élémentaire de Droit civil*, 4^e édit., t. II ; n° 873 ss ; 883 ss ; 887 ss ; 896 et 897.

négatives. Il y a des conventions par lesquelles le débiteur s'engage à une abstention pure et simple (obligations de ne pas faire); et, d'autre part, les obligations prescrites par les art. 1384, 1385 et 1386 C. civ. (obligations de surveiller ses enfants, ses domestiques, ses animaux et les biens dont on est le propriétaire) consistent, à vrai dire, dans un fait positif (1).

Nous nous rallierons donc à la doctrine traditionnelle. Seule, cette dernière peut expliquer, d'une manière raisonnable, pourquoi l'art. 1137 C. civ. apporte une restriction à la portée générale du texte de l'art. 1382 C. civ. L'idée subjective de faute contractuelle peut seule faire comprendre pourquoi l'on se montre moins sévère dans un cas que dans l'autre; au contraire, la notion purement objective d'obligation n'est d'aucun secours; car il n'y a pas toujours et nécessairement entre les obligations contractuelles et les obligations délictuelles une différence de nature. La distinction entre la faute contractuelle qui serait présumée et la faute délictuelle qui obéirait aux règles du droit commun n'est qu'imparfaitement exacte, et il faut quelque peu corriger une semblable manière de voir. Il n'y a en réalité aucune présomption de droit; mais, par la nature même des choses, la faute contractuelle se trouve d'ores et déjà établie par le fait même de l'inexécution de

(1) M. Planiol le reconnaît d'ailleurs (op. cit., t. II, nos 885 et 889); à vrai dire, presque toutes les obligations contractuelles sont positives; mais on ne saurait ériger un pur fait en règle de droit.

l'obligation. Dès que le créancier a établi l'existence de son droit, la faute du débiteur qui n'a pas satisfait à son engagement est par là même toute prouvée, à moins que ce débiteur n'allègue un cas de force majeure (1). Il n'en est plus de même en matière délictuelle, la victime du dommage ne peut motiver le bien-fondé de ses prétentions sur un droit antérieur au délit; le droit commun recevra donc son application. La faute délictuelle doit être prouvée, tandis que la faute contractuelle l'est déjà. Il y a une différence entre l'une et l'autre hypothèse, mais c'est une simple distinction de fait. Enfin, il faut reconnaître que la faute contractuelle se sépare de la faute délictuelle, en ce qui concerne la réparation du préjudice. L'art. 1150 C. civ., en limitant cette dernière aux seuls dommages prévus, repose sur l'intention présumée des parties, qui auraient tacitement réglé à l'avance les conséquences de leur faute contractuelle.

La responsabilité du débiteur qui manque d'exécuter l'engagement qu'il a pris par contrat repose sur une faute qui naît de l'inexécution même de la convention sur une faute contractuelle. Nous devons voir maintenant comment le débiteur devra réparer les conséquences de cette faute. Nous supposons d'abord qu'il s'agit de la faute légère, nous verrons ensuite quelle

(1) Salleilles. *Op. cit.*, p. 433. — Huc. *Op. cit.*, t. VIII, p. 562. — Baudry-Lacantinerie et Barde. *Op. cit.*, t. I, n° 356.

doit être la réparation du préjudice en cas de dol et de faute grave de la part du débiteur. Le Code civil a résolu cet important problème dans les art. 1149, 1150, 1151 C. civ.

L'art. 1149 distingue dans le préjudice éprouvé par le créancier, par suite de l'inexécution du contrat, un élément positif : la perte effectivement subie, et un élément négatif : le gain manqué. Reprenant la distinction établie par le droit romain entre le *damnum emergens* et le *lucrum cessans* (1), il formule que : « Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé. » Pour faire comprendre la portée de cette différence, reprenons un exemple classique, fréquemment cité par les auteurs (2). Un chanteur, engagé dans un concert, manque à la parole donnée, de telle façon que l'audition ne peut avoir lieu. Dans cette hypothèse, il devra indemniser « l'impresario » non seulement des dépenses faites pour les préparatifs du concert (location de la salle, insertions dans les journaux, affiches, etc.), mais encore du bénéfice que celui-ci aurait réalisé avec le prix des entrées.

Le *damnum emergens* et le *lucrum cessans* sont la représentation exacte du dommage subi, la réparation

(1) « *Quantum mea interfui, id est quantum mihi abest, quantumque lucrari potui.* » (Dig. 46, 8, 13.)

(2) Baudry-Lacantinerie et Barde, Op. cit., t. I, n° 475. — Planiol, Op. cit., t. II, n° 247.

ne saurait rien comprendre au delà, car alors l'indemnité aurait un caractère de pénalité, ce qui serait contraire à l'esprit de la législation française dans laquelle les dommages-intérêts n'ont qu'une fonction satisfaisante.

Après avoir établi le principe, le Code civil soumet le droit du créancier lésé à la réunion de deux conditions restrictives importantes et, ce faisant, il continue une tradition existant de longue date dans l'ancien Droit français et dont Pothier s'était fait l'interprète dans son *Traité des Obligations*. Le célèbre jurisconsulte, dont l'autorité fut si grande lors des travaux préparatoires du Code civil, décidait, en effet, qu'on ne pouvait être tenu que des « dommages et intérêts qu'on a pu prévoir lors du contrat (1) » et qu'on n'était aucunement responsable de ceux qui « non seulement n'en sont qu'une suite éloignée (du dol), mais qui n'en sont pas une suite nécessaire et qui peuvent avoir d'autres causes (2) ». Il est aisé de voir que les art. 1150 et 1151. C. civ. ont été fidèlement copiés sur les textes de Pothier.

« Art. 1150 — Le débiteur n'est tenu que des dom-

(1) Pothier, *Oblig.* n° 159, *in fine*. — Pothier distinguait les dommages-intérêts intrinsèques qui affectent la chose même qui a fait l'objet de l'obligation et les dommages-intérêts extrinsèques qui ont atteint les autres biens du créancier. Le débiteur est tenu des premiers et non pas des seconds (op. cit. n° 161), sauf quand ces derniers ont pu être prévus (*ibid.* n° 162).

(2) Pothier, *Oblig.* n° 167, dans le même sens. — Dumoulin. *Tractatus de eo quod interest*, n° 179.

mages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée.

« Art. 1151. — Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention. »

Les dommages directs et prévus sont donc les seuls dont le débiteur soit tenu de procurer la réparation.

Celui-ci n'est responsable que du préjudice, qui est une cause proche et nécessaire de l'inexécution ; l'équité exigeait une semblable règle et il eût paru peu juste de prendre en considération ce qui n'était pas la conséquence réelle de la faute du débiteur (1). Mais il faut une condition de plus : ces dommages directs devront avoir été prévus, ou tout au moins être susceptibles d'entrer dans les prévisions de l'auteur du préjudice,

(1) Pothier citait comme exemple le cas du marchand qui avait vendu une vache malade ; celle-ci avait communiqué son mal aux autres bestiaux de l'acheteur, qui tous avaient péri. Alors, on doit décider que le vendeur devra rembourser le prix des animaux morts par l'effet de la contagion ; mais ici s'arrêtera la réparation. Si l'acheteur privé de son bétail n'a pu cultiver ses terres et n'en a tiré aucun revenu ; si ses créanciers ont saisi ses biens, ce sont tout autant de dommages, dont le vendeur n'a pas à s'occuper. Ces préjudices ne sauraient être considérés comme une suite immédiate et nécessaire de la faute du marchand ; peut-être, en effet, un agriculteur prévoyant et diligent aurait-il pu se soustraire à des événements aussi fâcheux. *Oblig.* n° 167.

lors de la conclusion du contrat. Le législateur, a, en effet, considéré l'obligation établie par l'art 1149 C. civ., comme résultant d'une convention tacite entre les parties, et il a estimé qu'une telle convention ne saurait comprendre que les dommages-intérêts qu'il a été possible à ces dernières de prévoir alors (1). Il appartiendra au juge d'apprécier, d'après les circonstances, ce que les contractants auront pu normalement prévoir.

A propos de l'interprétation même de l'art. 1150 C. civ., une grave difficulté s'est élevée. Faut-il que le débiteur ait prévu la quotité, l'importance des dommages-intérêts ? Suffit-il, au contraire, qu'il ait pu en prévoir la nature, la cause ? Un locataire est évincé, par exemple, et il doit, pour se loger, payer un loyer plus élevé ; son tailleur devra-t-il lui faire raison de cette augmentation, bien qu'au moment de la conclusion du bail, il n'ait pu apprécier le montant de cette différence ? Quoique nous ne voulions faire ici qu'une brève étude de droit civil pur, nous devons néanmoins examiner d'une manière assez approfondie cette question si délicate ; car c'est d'elle que dépendra la solution que nous aurons à donner sur diverses matières de notre travail.

Une grande partie de la doctrine estime que le débiteur est tenu de réparer les préjudices dont il n'a prévu

(1) Baudry-Lacantinerie et Barde, op. cit., t. II, n° 483.

que la cause seule (1). Ce serait bien là, en effet, la portée du principe contenu dans l'art. 1150 C. civ., et dont le législateur de 1804 aurait d'ailleurs fait une application particulière dans l'art. 1633 C. civ., d'après lequel l'acquéreur évincé doit être indemnisé de la plus-value acquise par la chose vendue, au moment de l'éviction; bien qu'il n'ait pu, lors de la vente, prévoir à combien s'élèverait cette augmentation de valeur (2). Cette solution est imposée, dit-on, par une nécessité de fait; il serait souvent impossible aux parties de pressentir à l'avance l'importance des dommages-intérêts; en effet, lorsqu'elles déterminent au préalable le montant de l'indemnité au moyen d'une clause pénale, cette évaluation est très aléatoire. On objecte, il est vrai, que l'art. 1150, où il est parlé, non de « dommages prévus », mais de « dommages-intérêts prévus », contredit une semblable manière de voir; mais, pour bien comprendre le sens de cette disposition, il faut se reporter à la source, c'est-à-dire au texte même de Pothier. « Lorsqu'on ne peut, dit celui-ci, reprocher au débiteur aucun dol et que ce n'est que par une simple faute qu'il n'a pas

(1) Demolombe. Op. cit., t. XXIV, n° 591 ss. — Laurent. *Principes de Droit civil français*, t. XVI, n° 289 ss. — Baudry-Lacantinerie et Barde. Op. cit., t. I, n° 486.

(2) Art. 1633 C. civ. « Si la chose vendue se trouve avoir augmenté de prix à l'époque de l'éviction, indépendamment même du fait de l'acquéreur, le vendeur est tenu de lui payer ce qu'elle vaut au-dessus du prix de la vente. »

exécuté son obligation », il « n'est tenu que des *dommages-intérêts* qu'il a pu prévoir lors du contrat. »

Pothier, dont le législateur français a fidèlement recueilli les expressions, a-t-il entendu qu'il était nécessaire que la quotité même des dommages-intérêts fût prévue? L'exemple qu'il nous cite donne à cette question une réponse négative. Un cheval a été vendu et n'a pas été livré à l'époque convenue; alors le vendeur devra rembourser à l'acheteur le prix que celui-ci a dû payer pour avoir à cette époque un cheval de même qualité; quand bien même il se serait produit sur le prix des chevaux, postérieurement à la vente, une hausse qui ne pouvait être prévue lors du contrat (1). Pothier, après avoir posé le principe, ajoute, il est vrai, que les dommages-intérêts « ne doivent pas être taxés et liquidés en rigueur, mais avec une certaine modération », et il concède que si un immeuble, vendu de bonne foi, reçoit par la suite une augmentation de valeur, le vendeur évincé ne sera pas tenu « au delà de la somme jusqu'à laquelle il a pu penser qu'ils (les dommages-intérêts) pourraient monter au plus haut. »

Le législateur du Code civil avait d'abord adopté entièrement le système de Pothier, après avoir, dans l'art. 46 du projet du titre des *Obligations*, reproduit le principe; il ajoutait, dans l'art. 47, que « le juge doit toujours taxer les dommages-intérêts avec une certaine

(1) Pothier. *Oblig.*, n° 161,

modération, lorsqu'il n'y a point dol de la part du débiteur » ; mais, plus tard, ce tempérament fut supprimé, et seule, la première partie, c'est-à-dire la règle sévère de principe, subsista (1).

Dans le même sens, on peut citer deux arrêts de jurisprudence ; l'un, de la Cour d'appel de Douai ; l'autre, de la Cour de Paris ; d'après celui-ci, « le débiteur ne saurait être admis à les faire modérer (les dommages-intérêts), sous prétexte qu'il n'aurait pu prévoir en traitant l'importance du risque auquel il serait exposé en cas d'inexécution, l'art. 1150 s'entendant du principe et non de la quotité des dommages-intérêts (2). »

MM. Aubry et Rau se prononcent contre une telle interprétation (3). Ils basent leur opinion sur les propres termes de l'art. 1150 C. civ., qui emploie l'expression de « dommages-intérêts prévus », et non pas celle de « dommages prévus ». Selon eux, l'art. 1633 C. civ., qui impose au vendeur l'obligation d'indemniser l'acheteur évincé de la plus-value totale de la chose, constitue une exception à la règle de l'art. 1150 C. civ. En effet, le vendeur qui est tenu, en droit français, de transférer la propriété de la chose vendue, devra alors, comme tout débiteur tenu de la restitution d'une chose,

(1) Fenet. *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil*, p. 166.

(2) Douai, 15 nov. 1878. Laurent, *Op. cit.*, Suppl⁴, t. IV, n° 631. Paris, 23 avril 1902. D. 1903, 2, 323.

(3) Aubry et Rau. *Cours de Droit civil*, t. IV, 5^e éd., § 108, note 41.

rembourser la valeur intégrale de cette chose ; d'autre part, il est équitable que l'acheteur, qui supporte les risques de dépréciation, bénéficie des plus-values. Mais de tels arguments n'ont leur valeur qu'en ce qui concerne le contrat de vente ; en dehors de cette hypothèse, un semblable raisonnement n'aurait pas sa raison d'être. De plus, on ne saurait tirer aucune conclusion de l'examen des travaux préparatoires ; en effet, malgré l'existence des art 46 et 47 au titre des Obligations, on avait inséré au titre de la Vente un texte (art. 54) dont l'art. 1633 C. civ. n'est que la reproduction fidèle, ce qui prouve bien qu'en matière de vente, on avait entendu formuler une règle spéciale.

Malgré les termes mêmes de l'art. 1150 C. civ., nous ne pouvons cependant adopter cette manière de voir. Il faut, en effet, interpréter les textes législatifs selon les intentions de leurs auteurs ; or, ici, il ne semble pas qu'il puisse y avoir doute. En supprimant l'art. 47 du projet, les rédacteurs du Code civil n'ont voulu tenir aucun compte des considérations d'équité ; d'ailleurs, le dernier argument invoqué par MM. Aubry et Rau se retourne contre leur propre théorie. Le législateur a adopté une règle particulière en matière de vente, disent-ils. Cela était vrai avec le premier projet ; alors, en effet, les dommages-intérêts n'étaient, en principe, dus que jusqu'à concurrence de la quotité prévue (art. 46 et 47) ; il était donc nécessaire que, pour excepter de cette disposition la matière du contrat de vente,

on formulât, d'une manière expresse, la dérogation apportée ; ainsi s'expliquait la rédaction de l'art. 54 du projet au titre de la Vente. Plus tard, l'art. 47 fut supprimé et on maintint l'art. 54, qui devint l'art. 1633 C. civ. ; ce dernier texte est donc peut-être inutile ; en tout cas, il ne fait que rappeler le principe général exprimé par l'art. 1150 C. civ.

Les contractants peuvent d'avance apporter des modifications aux règles établies par les art. 1149 C. civ. ; en vertu de l'art. 1134 C. civ., qui reconnaît la liberté des conventions (1). L'art. 1152 C. civ. renferme d'ailleurs une application de ce principe, en autorisant les parties à fixer à l'avance le montant des dommages-intérêts, en cas d'inexécution de la convention (2). Seront pareillement valables les clauses par lesquelles les contractants décideront que l'indemnité ne pourra jamais dépasser un maximum déterminé.

Si la victime du dommage est également en faute, elle devra en partager la responsabilité ; l'auteur du préjudice ne sera tenu qu'à une réparation restreinte proportionnée à l'étendue de sa faute (3).

(1) Art. 1134. C. civ. « Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites.

(2) Art. 1152 C. civ. « Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter, paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte, ni moindre. » — Voir Baudry-Lacantinerie et Barde. *Op. cit.*, t. I, n° 490.

(3) *Planiol. Op. cit.*, t. II, n° 899.

Le dol du débiteur aggrave sa responsabilité ; alors l'art. 1150 C. civ. devient inapplicable ; en effet, ce texte, comme nous l'avons vu, repose sur une convention présumée des parties ; or, celles-ci n'ont pu envisager que l'hypothèse de faute simple ; il eût été impossible au débiteur de régler à l'avance les conséquences de sa mauvaise foi ; ce qui aurait été illicite et contraire à l'ordre public. Ici, d'ailleurs, le débiteur n'est plus tenu à réparer le préjudice, en vertu de la convention intervenue entre le créancier et lui, mais en vertu d'une obligation nouvelle, dérivant de son dol ; et c'est ainsi que Bigot-Préameneu disait dans l'exposé des motifs : « Le dol établit contre celui qui le commet une nouvelle obligation différente de celle qui résulte du contrat. (1) » Pour le même motif, les clauses qui limitent la responsabilité du débiteur, ne sauraient, en cas de fraude de la part de ce dernier, recevoir leur application (2). Toutefois, même en cas de dol, le débiteur ne répond pas des dommages indirects ; dans ce cas, en effet, il n'est pas certain qu'un préjudice éloigné ait été causé par l'auteur de la fraude (3) ; ce dernier doit réparer l'intégralité du préjudice subi, mais rien de plus, car les dommages-intérêts perdraient alors leur caractère satisfactoire.

(1) Locré. *Législation civile, commerciale et criminelle de la France*. Recueils des discours et travaux préparatoires de nos Codes. T. XII, p. 336. — Sic. Pothier. *Oblig.*, n° 166.

(2) Baudry-Lacantinerie et Barde. *Op. cit.*, t. I, n° 492.

(3) Pothier. *Oblig.*, n° 167.

Traditionnellement, la faute lourde est traitée avec le dol sur un pied d'égalité. Cette assimilation nous vient de la législation romaine (1), où elle avait été introduite par l'Ecole sabinienne ; mais combattue, au contraire, avec énergie par les Proculiens (2). Elle a passé dans l'ancien droit français, où Denisart reconnaissait que les parties n'étaient pas plus libres « de se décharger de répondre des fautes grossières que de répondre du dol. » Le Code civil est resté muet sur ce sujet, mais la doctrine et la jurisprudence se sont, en général, inclinées devant la force de la tradition (3). Toutefois, depuis quelques années, certains auteurs se sont élevés contre une semblable assimilation qui, d'après eux, ne reposerait sur aucun fondement, et qui, au surplus, ne se justifierait nullement (4).

(1) *Lata culpa est magna negligentia, id est non intelligere, quod omnes intelligunt*. Ulpien. Dig. 50, 16, 213. 2.

(2) Celse. Dig. 16, 3, 32. *Quod Nerva diceret latiore culpam esse, Proculo displicebat, mihi verissimum videtur*.

(3) Larombière. *Obligations*, t. I, nos 12 et 13. — Toullier, t. V, n° 520. — Duranton. *Cours de Droit français suivant le Code civil*, t. X, n° 397. — Cass., 15 mars 1876, S. 76, 1, 337, note Labbé, en ce sens.

(4) Saintelutte. *Responsabilité et garantie*, p. 22 : « Le droit n'a nulle part commis cette monstruosité d'assimiler, si gros qu'il soit, le manque d'exécution d'un contrat de bonne foi à un dol, à un fait dommageable, causé intentionnellement et méchamment. »

Ibid. — Fromageot. *La faute en droit privé*, p. 12. — Boutaud. *Des clauses de non responsabilité*, p. 12. — Antonini. *Les clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport de marchandises*. Thèse Aix...1907, p. 14.

TITRE DEUXIÈME

DU RÉGLEMENT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

Nous avons brièvement étudié quels étaient les principes établis par le Code civil pour régler le montant des dommages-intérêts ; nous avons vu quel était sur ce point l'esprit de la législation française ; nous devons maintenant appliquer à la matière des transports de marchandises par chemins de fer les résultats de nos recherches.

Toutefois, il importe de remarquer qu'ici les parties ne peuvent plus discuter librement les conditions du contrat, ni stipuler telle clause qu'il leur semblerait bon : « la liberté des conventions est enrayée par l'intervention des prescriptions d'ordre administratif et public, destinées à protéger les intérêts généraux (1) ». Le

(1) Bourcart, Note sous Trib. Paix St-Vivien, 15 mai 1907, S, 1908, 2, 145,

contrat n'est plus le résultat de pourparlers échangés entre les contractants ; ceux-ci, au contraire, ont dû adhérer à un modèle fixé par les tarifs et les règlements, « il y a une pénétration du droit public dans le domaine des stipulations privées, qui donne à certaines de ces matières une rigidité impérative ». Il faudra donc concilier à la fois les principes généraux du droit commun et les dispositions spéciales de la législation des chemins de fer.

La responsabilité du voiturier est basée sur les art. 1782 et 1784 C. civ., 97, 98, 103 et 104, al. 1 et 2 C. com. (1). Ces textes ne sont autre chose qu'un corol-

(1) Art. 1782. — C. civ. « Les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes dont il est parlé au titre du dépôt et du séquestre. »

Art. 1784. — C. civ. « Ils sont responsable de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure. »

Art. 97. — C. com. « Il (le commissionnaire de transport) est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de force majeure légalement constatée. »

Art. 98. — C. com. « Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a.... force majeure. »

Art. 103. al. 1 et 2. — C. com. « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure.

« Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. »

Art. 104. — C. com. « Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard. »

laire de l'art. 1147 C. civ., une application de la faute contractuelle au contrat de transport. Le voiturier est, en vertu de ces textes, responsable de la perte de la marchandise expédiée, des avaries subies par celle-ci et du retard apporté à la livraison en temps utile. Ordinairement les auteurs qui traitent du contrat de transport suivent la distinction tripartite du Code de commerce, étudient séparément la réparation du préjudice, selon que le dommage est dû à la perte, à l'avarie ou au retard. Une telle division du travail se justifierait si l'on se plaçait à un autre point de vue que le nôtre, si, par exemple, il s'agissait de rechercher dans quels cas la responsabilité du transporteur se trouve engagée; mais, si nous envisageons le problème de la responsabilité sous un aspect purement objectif, s'il importe de rechercher seulement quelle doit être l'étendue de la réparation du préjudice, il est à peu près indifférent de distinguer si la perte, l'avarie ou le retard sont la cause du dommage; il faut connaître quelle est l'étendue de ce préjudice, les notions de perte, d'avarie ou de retard interviendront dans notre étude à titre de pures circonstances de fait. La division classique, outre qu'elle paraît, à raison de son caractère subjectif, illogique dans une étude objective, laisserait, en fait, fort à désirer au point de vue de la clarté du sujet, car certains préjudices peuvent aussi bien naître en cas de perte qu'en cas de retard; il y aurait alors, ou bien des redites excessives, ou bien un manque de concision et de

clarté, un défaut d'harmonie dans la disposition de l'ensemble.

Nous estimons qu'il convient d'abord d'étudier quelle devra être l'étendue de la réparation, en cas de faute légère. A ce propos, nous diviserons notre étude d'une manière purement objective, en distinguant le cas où le dommage a porté d'une manière spéciale et uniquement sur la marchandise expédiée et l'hypothèse où le préjudice, sans s'être localisé, sur l'objet transporté, s'est répandu d'une manière générale sur le patrimoine tout entier du propriétaire de la marchandise. Mais il est possible qu'au système du droit commun, les parties veuillent substituer un autre mode de réglementation des dommages-intérêts, qu'elles préfèrent fixer l'indemnité à forfait ou en déterminer, pour le moins, le maximum ; nous devons donc rechercher quelles sont les conditions de validité des clauses limitatives et forfaitaires et l'emploi qui en est fait dans les transports intérieurs français. Quelquefois le dommage sera dû, partie à la faute du transporteur, partie à celle de l'intéressé ; il faudra alors déterminer quelle devra être l'étendue de l'obligation du voiturier. Enfin, l'influence de dol et de faute lourde sur la réparation du préjudice, attirera aussi notre attention.

Nous étudierons donc successivement :

Chapitre premier. — Perte et dépréciation de la marchandise transportée.

Chapitre II. — Préjudices divers atteignant d'une manière générale l'ensemble du patrimoine du propriétaire de la marchandise transportée.

Chapitre III. — Limitation et fixation forfaitaire des dommages-intérêts.

Chapitre IV. — Du montant des dommages-intérêts en cas de faute commune.

Chapitre V. — Du montant des dommages-intérêts en cas de dol et de faute lourde.

CHAPITRE PREMIER

PERTE ET DÉPRÉCIATION DE LA MARCHANDISE TRANSPORTÉE

L'expéditeur ou le destinataire peuvent perdre la valeur intégrale de l'objet expédié, c'est ce qui arrivera si la marchandise est égarée, ou si elle vient à être détruite par suite d'un fait accidentel (catastrophe, incendie), mais le préjudice ne sera pas toujours aussi étendu. Souvent la marchandise arrivera à destination brisée ou mouillée, il y aura alors avarie ; ou bien l'objet aura subi peut-être une diminution de poids, ou encore un colis contenant plusieurs objets sera livré incomplet, le dommage portera alors le nom de perte partielle. Assurément, il importe de ne pas confondre l'hypothèse d'avarie et l'hypothèse de perte partielle ; mais nous ne jugeons pas convenable d'établir, comme certains auteurs, entre l'une et l'autre une séparation absolue et d'assimiler la perte partielle à la perte totale. Une telle assimilation serait peut-être exacte au point de vue subjectif ; mais quand il s'agit de la réparation

du préjudice, il serait peut-être téméraire d'avancer que la perte partielle n'est autre qu'une perte totale d'une partie de l'expédition, il n'est pas prouvé que l'autre partie, bien que restée intacte, n'ait pas subi quelque dommage, par le fait même de la perte partielle; il y aurait, selon nous, non pas perte totale d'une partie, mais perte partielle du tout; or, au point de vue objectif, et malgré la diversité des hypothèses, nous voyons qu'il y a, en ce qui concerne le dommage subi, analogie entre l'hypothèse d'avarie et l'hypothèse de perte partielle; dans un cas, comme dans l'autre, il y a diminution de valeur, dépréciation de l'ensemble de l'expédition; mais ici, le dommage est localisé à une partie de la marchandise qu'il vient détruire; là, au contraire, il atteint l'objet tout entier, mais sans le dégrader entièrement; en définitive, le résultat pratique est identique; aussi, nous semble-t-il préférable de grouper ensemble les hypothèses de perte partielle et d'avarie et de les comprendre sous la dénomination de dépréciation. Nous étudierons donc successivement le problème de la réparation au cas où la valeur de l'expédition est complètement anéantie et celui où cette valeur a seulement subi une diminution plus ou moins importante; mais avant d'envisager ce second point de vue, nous devons prendre en considération une hypothèse d'une nature particulière.

Parfois, une marchandise dépréciée, et même une marchandise intacte, livrée tardivement, ne seront plus

d'aucune utilité pour l'intéressé, qui émettra alors la prétention de l'abandonner au transporteur contre remboursement de la valeur totale; nous devons donc examiner ce qu'il faut penser de ce mode exceptionnel de réparation, connu sous le nom de laisser pour compte. Nous aborderons ce sujet immédiatement après avoir traité la question de l'indemnité due par le transporteur, à raison de la perte totale de l'objet expédié.

SECTION PREMIÈRE

De l'indemnité pour perte totale

§ 1^{er}

Par le fait de la perte totale de la marchandise expédiée, les entrepreneurs de transport doivent, en principe, indemniser l'intéressé de la valeur entière de l'objet perdu (1). Cela est conforme aux principes généraux qui régissent la faute contractuelle. Le voiturier s'était engagé à transporter la marchandise expédiée au lieu de destination ; il a manqué à ses engagements ; par cela même il est en faute (2). Le transporteur, qui est garant de la perte de l'objet (art. 98 et 103 C. com.), doit réparer l'intégralité du préjudice éprouvé, qui consiste dans la perte entière de la marchandise ; conformément à l'art. 1149 C. civ., il est donc obligé de faire raison au

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl. « Traité théorique et pratique de droit civil. Du contrat de louage. » 2^e éd., t. II, n^o 2574.

(2) Art. 1147, 1782, 1784, C. civ. ; 97, 98, 103, 104, C. com.

propriétaire de la chose perdue de la valeur totale de cet objet. Au surplus, les art. 1150 et 1151 C. civ. n'élèvent aucun obstacle aux prétentions de l'ayant droit. Le dommage éprouvé est indubitablement la suite même de la faute du transporteur, et celui-ci ne saurait alléguer qu'il n'a pu le prévoir lors de la prise en charge.

Cependant les commissionnaires de roulage d'abord, les Compagnies de chemins de fer ensuite, avaient essayé de se soustraire aux conséquences d'une responsabilité aussi étendue. Nous verrons plus loin, en traitant de la fixation limitative et forfaitaire de l'indemnité, quelles étaient leurs prétentions et à quels moyens ils avaient eu recours. Nous verrons aussi qu'ils ne devaient pas triompher et que la jurisprudence ne leur donna pas gain de cause.

Le transporteur répond donc de la valeur entière de l'objet perdu ; mais comment établira-t-on cette valeur ? Le mode de détermination le meilleur serait assurément la déclaration préalablement faite par l'expéditeur au moment de l'enregistrement, mais on ne peut l'astreindre à une telle formalité. En l'absence de toute règle formelle, la jurisprudence l'a expressément décidé, qu'il s'agisse soit des anciens commissionnaires de roulage, soit des Compagnies de chemins de fer (1). Un

(1) Cass., 6 février 1809, Schr. — Paris, 7 juillet 1832, S. 32, 2, 499 — Cass., 18 juin 1833, S. 33, 1, 705. — Paris, 16 juillet 1834, S. 34, 2, 482. — Cass., 10 mars 1869, S. 69, 1, 295. — Aix, 18 juin 1870, S. 72,

arrêt de la Cour d'appel de Paris, du 7 juin 1832, dit textuellement « qu'aucune disposition de la loi n'oblige le propriétaire des objets confiés aux voitures publiques à les déclarer » ; il est vrai que la Cour d'appel de Grenoble prétendait que si les expéditeurs ne sont pas forcés de faire d'eux-mêmes la déclaration de valeur, le transporteur peut cependant les y contraindre (1) ; mais l'immense majorité des cours et tribunaux s'est refusée à faire droit à de semblables prétentions.

Si les anciens voituriers n'ont pu arriver à astreindre les expéditeurs à la formalité de la déclaration préalable, il y a des motifs beaucoup plus puissants pour refuser un pareil droit aux Compagnies de chemins de fer.

Les commissionnaires de roulage vivaient, en effet, sous le régime de la concurrence ; ils pouvaient accepter ou refuser les marchandises qu'on leur apportait ; ils pouvaient ainsi arriver indirectement à forcer la main aux expéditeurs et à obtenir d'eux la déclaration

2, 13. — Montpellier, 28 août 1871, D. 72, 5, 90. — Cass., 4 juin 1872, S. 72, 1, 299. — Cass., 11 juin 1872, S. 72, 1, 300. — Cass., 3 juin 1874, S. 74, 1, 144. — Cass., 27 déc. 1876, S. 77, 1, 273. — Cass., 11 juillet 1889, D. 91, 1, 29.

Sarrut. « Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer ». Thèse Nancy 1874, n° 698. — Féraud-Giraud « Code des transports par chemins de fer », t. II, n° 839. — Guillouard. « Traité du contrat de louage », t. II, n° 757.

(1) Grenoble, 29 août 1833, S. 33, 2, 663. — *Sic*, Trib. com. Roubaix, 11 mars 1896, Droit, 4 juin 1896.

demandée. Les entreprises de chemins de fer, au contraire, qui jouissent d'un monopole, sont étroitement réglementées; elles n'ont pas la faculté de refuser la prise en charge des marchandises, et elles ne peuvent imposer d'autres conditions que celles qui sont expressément stipulées dans les tarifs et dans les cahiers des charges. Or, nulle part, sauf dans des hypothèses exceptionnelles, que nous examinerons ultérieurement, nous ne trouvons mentionnée l'obligation pour l'expéditeur de faire une déclaration de valeur.

Mais si l'intéressé est dispensé de toute évaluation préalable, il devra établir lui-même le montant du préjudice; c'est-à-dire, dans la circonstance, la valeur de la chose perdue: demandeur, c'est à lui qu'incombe, en effet, la charge de prouver le bien-fondé de ses prétentions (1). Nous verrons plus loin que sa tâche sera rendue plus aisée, s'il déclare de lui-même la valeur; mais s'il s'en abstient, comme il en a le droit, comment appréciera-t-on l'étendue du dommage causé par la perte totale de la marchandise (2)? Si la valeur n'a pas été déclarée, la nature de l'objet, par contre, a dû être énoncée sur la lettre de voiture ou le récépissé établi,

(1) Cass., 18 juin 1833, précité. — Cass., 10 mars 1869, précité. — Cass., 4 juin 1872, précité. — Cass., 11 juin 1872, précité. — Contra, Dijon, 5 mars 1889, Droit, 16 avril 1889.

(2) La chose est aisée si l'expédition s'effectue contre remboursement; la somme que le chemin de fer doit recouvrer étant indiquée sur la feuille d'expédition; mais une telle hypothèse est assez peu fréquente.

au moment de la prise en charge, d'après la déclaration d'expédition, car une telle indication est obligatoire (1).

Cette déclaration de nature contient en germe, mais en germe seulement, une déclaration de valeur ; les Compagnies de chemins de fer, en proposant les tarifs à l'homologation ministérielle, l'ont bien compris ainsi. Le tarif général de petite vitesse, par exemple, range les marchandises en quatre classes, « soit par leur nature propre et spécification, soit par assimilation (2) », et des prix de transport différents sont demandés, selon que la marchandise ressortit à telle ou telle classe (3). Or, quelle est la raison d'être de cette distinction ? pourquoi taxer différemment des colis de même poids et de mêmes dimensions, pour un même parcours ? C'est évidemment parce qu'ils sont d'inégale valeur, et que le transporteur a voulu se prémunir contre les risques qu'il devrait assumer en cas de perte. Il y a donc une sorte de prime d'assurance **qui** entre dans la composition du prix de transport (4).

(1) Tarif général, P. V., art. 42. Déclarations : Toute expédition doit être accompagnée d'une déclaration, datée et signée, indiquant... la nature des colis à expédier. — *Ibid.*, art. 47, tarif général G. V.; art. 49 du cahier des charges; art. 40, ord. 15 novembre 1846.

(2) Conditions générales d'application du tarif général P. V.³ art. 1^{er}.

(3) *Ibid.*, art. 3; l'article 4 excepte de cette disposition les paquets pesant isolément moins de 40 kilogrammes.

(4) Féolde. « Du transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer dans le Droit français. » Thèse Paris, 1890, p. 105.

Dans le tarif général de la grande vitesse, les marchandises sont taxées sans distinction de nature (1); mais la prime d'assurance existe néanmoins, car le prix est alors du double de la taxe perçue pour les transports en petite vitesse; mais la présence de cette prime ne se manifeste pas d'une façon aussi nette que précédemment (2). D'ailleurs, certaines denrées nommément désignées, sont par exception transportées à des prix moins élevés; et, de plus, même pour les transports en grande vitesse, l'expéditeur doit indiquer la nature du colis sur la déclaration d'expédition (3).

C'était donc avec raison que nous disions plus haut que la déclaration de nature contenait en germe une déclaration de valeur. Les développements qui vont suivre le démontreront encore davantage, à propos des déclarations de nature fausses ou inexactes.

Si l'expéditeur, dans l'intention de payer une taxe moins élevée, déclare un objet rentrant dans la deuxième classe, alors qu'il s'agit en réalité d'un objet appartenant à la première classe, c'est en vain qu'il cherchera à prouver plus tard que la marchandise rentrait dans une catégorie supérieure; il sera trop tard; le transporteur a touché une prime d'assurance inférieure, il ne saurait être tenu de garantir une valeur

(1) Art. 42 du cahier des charges; art. 15, tarif général P. V.

(2) Féolde. Op. cit., p. 108.

(3) Art. 47, tarif général G. V.

supérieure Un expéditeur, en remettant à la Compagnie un colis de graines potagères (1^{re} classe), avait déclaré qu'il s'agissait de pois (2^e classe); il n'obtint, comme indemnité de la perte du colis, qu'une somme représentant la valeur des pois : « Attendu, dit l'arrêt de la Cour de Bordeaux, que X... fait à Angoulême, depuis plus de douze ans le commerce des graines et s'adresse souvent à la Compagnie..... qu'il ne peut, dans cette situation, être présumé ignorer les tarifs de cette Compagnie et ne pas connaître la différence assez considérable qui existe entre le prix des pois et graines et celui des graines potagères (1) ». Il faut tenir le même raisonnement pour les expéditions en grande vitesse; à la vérité, ici, une déclaration fausse ou inexacte n'a pas pour conséquence une différence de taxe (en règle ordinaire du moins); mais il n'en est pas moins vrai que l'objet a été porté avec une déclaration inexacte sur la lettre de voiture ou le récépissé, instrument du contrat de transport. La responsabilité du chemin de fer ne saurait s'étendre au delà des énonciations du contrat. Mais supposons que, par contre, l'expéditeur ait indiqué dans sa déclaration une marchandise de qualité supérieure à celle qu'il remet réellement; ceci ne se pro-

(1) Bordeaux, 26 févr. 1872. « Journ. des trib. de com. », 1874, p. 346. — *Ibid.*, Cass., 12 mars 1875, « Journ. des trib. de com. », 1875, p. 312. — Paris, 14 juin 1875. « Journ. des trib. de com. », 1876, p. 161. — Sarrut, op. cit. n° 694. — Verne de Bachelard. « De la responsabilité des chemins de fer en matière de transports. » Thèse Lyon, 1883, p. 57.

duira vraisemblablement pas dans les transports en petite vitesse, car on s'exposerait alors à payer un prix trop élevé; mais la chose serait très possible dans les transports en grande vitesse, où les marchandises sont taxées sans distinction de nature. Qu'advient-il si, pour reprendre un exemple précédemment cité, on a déclaré des graines potagères, alors qu'on expédiait des pois? Le transporteur sera-t-il obligé de payer la valeur des graines potagères, alors que le préjudice éprouvé par l'ayant droit ne dépasse pas le montant du prix des pois expédiés? En principe, nous devons répondre à la question par la négative; la Compagnie est responsable du dommage subi; mais son obligation ne saurait s'étendre plus loin; toutefois, ceci est subordonné à une condition fort grave. La Compagnie a, en effet, toujours le droit de vérifier l'exactitude des déclarations de l'expéditeur (1); et si elle s'en abstient, elle est liée par la déclaration de l'expéditeur qu'elle est censée avoir acceptée (2). Elle est présumée avoir reçu la marchandise indiquée sur le récépissé établi d'après la déclaration d'expédition; c'est à elle qu'il incombe de faire tomber cette présomption, d'établir l'inexactitude de la

(1) Conditions générales d'application des tarifs généraux P. V., art. 43; G. V., art. 48. Ces textes venant à la suite des art. 47 G. V. et 42 P. V., qui mentionnent la déclaration de nature, semblent bien viser cette déclaration.

(2) Paris, 16 juin 1853, D. 55, 2, 219. — Trib. civ. Lyon, 2 fév. 1867. « Journ. des trib. de com. », 1868, p. 145. — Trib. com. Seine, 18 nov. 1859. « Journ. des trib. de com. », 1860, p. 83. — Paris, 20 juillet 1883, D. 84, 2, 195.

déclaration qu'elle a tenue pour exacte ; la charge de la preuve n'est pas pour le demandeur en indemnité, mais pour l'entrepreneur de transports.

La déclaration de nature ne fait connaître cependant que d'une manière imprécise l'étendue du préjudice ; mais c'est, en tout cas, un commencement d'indication qui nous aidera à connaître plus exactement la valeur réelle. Il ne suffit pas de savoir, par exemple, que le colis expédié contient du sucre ou du café ; il y a, en effet, diverses espèces, diverses qualités de sucre et de café, qui atteignent dans le commerce des prix fort différents. Or, nous ne possédons aucun renseignement à ce sujet ; d'après quelles bases et par quels moyens pourra-t-on évaluer la valeur de la marchandise ?

Si la pièce principale de l'expédition (lettre de voiture ou récépissé) ne sert que peu dans la circonstance, les pièces accessoires qui, le cas échéant, accompagneront l'envoi, nous seront peut-être utiles. Nous voulons parler des déclarations de douane et des acquits-à-caution.

Quel compte devront tenir les tribunaux des indications de la déclaration de douane ? La question est particulièrement intéressante ; car, bien souvent, de semblables déclarations sont inexactes, et l'expéditeur, afin de payer des droits de douane moins élevés, mentionne une somme inférieure à la valeur réelle. Doit-on décider que la valeur déclarée sera la mesure de l'indemnité accordée, et qu'ainsi l'expéditeur sera victime de sa propre fraude ? L'équité semble exiger une pa-

reille solution, quelles que soient les circonstances ; mais la jurisprudence n'a pas toujours été de cet avis ; certains tribunaux ont soutenu que la déclaration ne constituait pas un élément de contrat de transport, surtout quand elle n'était pas portée sur la feuille même d'expédition ; et qu'ainsi elle ne saurait être prise en considération ni lier les parties (1). Cependant un grand nombre de décisions ont admis que cette déclaration fixait le montant de l'indemnité, même si elle n'était pas énoncée sur la lettre de voiture, mais sur un document spécial accompagnant l'expédition (2). Le Tribunal de commerce de la Seine a notamment estimé : « Que la Compagnie, particulièrement intéressée à connaître la valeur des colis pris en charge pour leur donner les soins qu'ils comportent, est donc fondée à considérer cette déclaration comme équivalente à la valeur marchande » et que « la déclaration pour la douane de la marchandise faite par l'expéditeur au moment de l'expédition et sur un document qui accompagne la lettre de voiture doit également, dans ce cas, être considérée comme une stipulation faisant partie du contrat intervenu » entre les parties (3).

(1) Trib. comm. Lille, 2 nov. 1880 ; Lamé-Fleury. « Code annoté des chemins de fer en exploitation », 4^e édit., p. 833. — Trib. comm. Valenciennes, 30 juillet 1889. *Ibid.*, p. 832.

(2) Paris, 25 juin 1872. « Journal des trib. de comm. », 1872, p. 104. — Nîmes, 2 juillet 1873, « Pand. franç. Rép. Chemins de fer n° 7501 ». — Trib. comm. Seine, 1^{er} juin 1898. « Journ. des trib. de comm. », 1900, p. 151. — Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, n° 840.

(3) Trib. comm. Seine, 1^{er} juin 1898, précité.

Dans les transports de liquides à base d'alcool, les acquits-à-caution, délivrés par l'administration des contributions indirectes et énonçant le degré alcoolique de la marchandise, pourraient aussi être d'une grande utilité; s'ils ne font pas connaître directement la valeur elle-même, du moins ils indiquent la qualité du liquide pris en charge (1). S'il s'agit d'une marchandise déjà vendue, on pourra utilement consulter la facture adressée au destinataire (2), et, comme nous sommes ici en matière commerciale, une grande liberté est laissée au juge, quant aux modes de preuves admissibles; un commerçant pourra utilement produire ses livres art. 12 C. com.) (3); il sera permis aussi de recourir à la preuve testimoniale et à la preuve par serment, mais on devra être sobre de ce dernier moyen (4). Si les prix des marchandises sont périodiquement cotés et publiés dans des bulletins spéciaux, comme le fait se produit pour les blés, sucres, cotons, etc., nous trouve-

(1) Ultérieurement nous parlerons d'une manière plus détaillée de la valeur et de la force probante des acquits-à-caution, à propos des manquants.

(2) Nîmes, 2 juillet 1873. « Pand. franç. Rép. Chemins de fer », n° 7501.

(3) Art. 12. C. com. — Les livres de commerce régulièrement tenus peuvent être admis par le juge pour faire preuve entre commerçants pour faits de commerce.

(4) Merlin. Rép. Messageries § 2, nombre 4 : « Lorsque des effets se trouvent perdus par la faute ou la négligence du maître de messageries ou de ses facteurs, la jurisprudence ne faisait pas de difficultés à le condamner à en rendre la valeur au propriétaire sur la

rons alors des renseignements fort précieux. On pourra aussi évaluer l'étendue du dommage causé, d'après la nature du commerce de l'expéditeur ou du destinataire, la provenance des objets expédiés et diverses autres circonstances. MM. Lyon-Caen et Renault veulent apporter une condition limitative à ce mode spécial d'investigation ; il faut, d'après eux, que ces données aient pu être prévues par le transporteur au moment de la prise en charge ; mais nous ne saurions souscrire à cette manière de voir, l'art. 1150 C. civ. se référant, ainsi que nous l'avons dit, à la nature et non pas à la quotité des dommages-intérêts (1). Nous avons supposé jusqu'à présent qu'il s'agissait de marchandises transportées, à titre de messageries, en grande ou en petite vitesse ; il nous faut maintenant examiner l'hypothèse dans laquelle l'objet perdu a été expédié comme bagage accompagnant un voyageur. La détermination de la valeur du bagage, semble, au premier abord, très difficile ; pour les marchandises expédiées dans les conditions ordinaires, on connaît au moins la nature de l'envoi ; ici, il n'en est plus de même ; les objets conte-

déclaration que celui-ci donnait et qu'il affirmait véritable. Cette jurisprudence était fondée sur les principes qui ont fait, de tout temps, admettre le serment *ad litem* dans les cas marqués par la loi, et cela avait été notamment confirmé par un arrêt du Parlement de Paris du 30 mai 1656. » — *Ibid.* Jousse. « Commentaire de l'Ordonnance de 1661 ». Titre 20, art. 2. — Pothier. Oblig. n° 131.

(1) Lyon-Caen et Renault. Traité de Droit commercial, 4^e édit., t. III, n° 612.

nus dans une malle peuvent être des plus variés et le voyageur n'est tenu de faire aucune déclaration concernant le contenu de son bagage. Néanmoins, la difficulté n'est pas aussi insoluble qu'on le croirait *a priori*. Il ne faut pas perdre de vue la nature juridique et la condition spéciale des bagages. Les tarifs ont, en effet, soumis à un régime de faveur les objets que les voyageurs emportent avec eux, mais ils n'ont entendu étendre l'exception qu'aux choses nécessaires aux besoins du voyageur durant son voyage ; qu'il se déplace, soit pour ses affaires, soit pour ses plaisirs. Il est admissible que le voyageur emporte avec lui des effets d'habillement, de l'argent et des espèces monnayées en quantité suffisante pour faire face à ses dépenses journalières, des outils, instruments de travail et objets divers servant à son usage personnel et nécessaires à l'exercice de sa profession, des articles de colportage, des échantillons ; mais il est évident que s'il s'avise de mettre dans ses malles des stocks d'habits, des sacs de graines ou des bouteilles de vin destinées à l'approvisionnement d'un magasin, de pareils colis n'ont aucun rapport avec le voyage qu'il entreprend (1) ; dans le pre-

(1) Picard. « Traité des chemins de fer », t. IV, p. 216. — On peut citer comme procédant du même esprit, le tarif international G. V., n° 218, pour le transport des bagages (trafic direct entre le réseau de l'Est, d'une part ; l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part). Bien que ce tarif soit applicable seulement à des transports internationaux, nous avons cru bon néanmoins d'en faire

mier cas, il sera indemnisé intégralement; mais non dans le second cas; car alors il aurait dû expédier les marchandises par voie de messagerie.

La jurisprudence s'est prononcée diversement sur la question. Certaines décisions interprètent le terme « bagage » d'une manière restrictive; c'est ainsi, par exemple, qu'un jugement du Tribunal de commerce de la Seine décide « que le mot bagage doit seulement s'entendre de colis spéciaux, nécessaires à la personne du voyageur pendant la durée ou pour l'accomplisse-

mention, à titre d'exemple, car il donne du terme « bagage » une définition claire et précise.

Art. 2. — Définition des bagages. — Sont exclusivement considérés comme bagages et admis comme tels au transport en service direct :

a) Les objets affectés à l'usage personnel des voyageurs et contenus dans des malles, sacs de voyage, paniers, valises, boîtes à chapeaux, petites caisses et autres emballages de ce genre.

b) Les voitures d'enfants et les fauteuils roulants pour malades.

c) Les outils, les instruments d'arpentage jusqu'à cinq mètres de longueur.

d) Les instruments de musique contenus dans des caisses, étuis et autres enveloppes qui servent indubitablement aux voyageurs eux-mêmes, ainsi que le matériel des étalagistes et artistes forains, si le poids et les dimensions en permettent le chargement dans les fourgons.

e) Les échantillons que les voyageurs de commerce emportent avec eux et qui sont reconnaissables comme tels à l'emballage.

f) Les vélocipèdes, les motocyclettes à un siège..... les luges, dont la longueur ne dépasse pas 4 mètres et le poids 40 kilogrammes; les skis et voiles pour patineurs, étant entendu que ces objets sont affectés à l'usage personnel du voyageur, et ne sont pas destinés au commerce.

g) Les denrées de la halle et les articles de colportage.

ment du voyage entrepris. Les tarifs de chemins de fer étant de droit étroit, et l'art. 8 des tarifs généraux ne parlant que des bagages du voyageur, celui-ci ne peut exiger que les Compagnies fassent voyager avec lui des colis qui ne rentrent pas dans la catégorie des bagages. On ne peut pas considérer comme bagage, une charrue de deux mètres de longueur, montée sur deux roues (1). Mais de nombreux arrêts n'admettent pas cette manière de voir. La Cour de Paris particulièrement a réformé le jugement précité du Tribunal de commerce de la Seine et estimé « que conformément à l'usage accepté généralement et à la décision du Ministère des Travaux publics, doivent être admis comme bagages ... tous les objets, quels qu'ils soient, qu'il convient au voyageur de transporter avec lui et non pas seulement ce qui constitue l'équipage d'une personne en voyage. Cette règle n'est cependant pas absolue, elle doit avoir pour limite les nécessités de chargement et de déchargement des trains..... (2) » Sur le pourvoi formé contre cet arrêt par la Compagnie, la Cour de Cassation se prononçait dans le même sens (3), et la jurisprudence moderne semble avoir des tendances à élargir la notion de bagages et à l'interpréter d'une manière large (4), à con-

(1) Trib. com. Seine, 22 nov. 1883 ; Cotelle, « Des dommages-intérêts en matière de transport », p. 146.

(2) Paris, 1^{er} février 1886. « Journ. des Trib. de com. », 1886, p. 498.

(3) Cass., 20 octobre 1888 ; « Gaz. Pal. », 88, 1, 516.

(4) Paris, 16 mars 1899, D. 1900, 2, 59. — Pau, 11 août 1903, D. 1904, 2, 302. — Cass., 7 juin 1904, D. 1906. 1, 174.

dition toutefois que le voyageur ne profite pas de son déplacement pour effectuer un transport ou une livraison, privant ainsi la Compagnie de la taxe qu'elle aurait autrement perçue (1); et qu'il ne s'agisse pas de marchandises, dont le transport est régi par des règlements particuliers, par exemple, des animaux (2).

Nous repousserons une semblable thèse ; le traitement de faveur dont bénéficient les bagages ; les termes restrictifs employés par les tarifs (bagages des voyageurs) semblent bien indiquer qu'il ne faut appliquer cette disposition exceptionnelle qu'aux marchandises dont l'emploi a un rapport quelconque avec le déplacement entrepris par le voyageur.

Toutefois, nous ne pouvons souscrire à une opinion formulée fréquemment et d'après laquelle l'indemnité, en cas de perte des bagages, doit être équivalente à la valeur moyenne des objets ou effets que les voyageurs emportent ordinairement pour subvenir aux besoins du voyage et qui a pu être normalement prévue par le transporteur. Une telle solution ne serait pas en concordance avec l'interprétation que nous avons donnée de l'art. 1150. C. civ., d'après laquelle il suffit que la nature seule du dommage ait pu être prévue. Il est plus difficile de déterminer la valeur des objets contenus dans les bagages que la valeur des marchandises expédiées à

(1) Paris, 16 mars 1899, précité.

(2) Cass., 7 juin 1904, précité.

titre de messageries ; car le bulletin des bagages ne contient même pas une énonciation relative à la nature de ces objets. Le demandeur en indemnité sera réduit, par conséquent, à faire, par tous autres moyens possibles, la preuve de la consistance et de la valeur de ses bagages ; pour déterminer l'étendue du préjudice subi, on pourra notamment prendre en considération la situation du voyageur, le but et la durée de son voyage.

La valeur d'une chose est très variable ; elle diffère suivant les pays, les époques, les saisons, les circonstances politiques et économiques. Le poisson de mer se vend moins cher sur les côtes de la Bretagne qu'aux halles de Paris. Si nous consultons les bulletins qui mentionnent périodiquement le cours des blés ou des cotons sur les différentes places commerciales, nous trouverons peut-être des différences sensibles entre les prix de Lille et ceux de Marseille. A un même endroit, la valeur d'une marchandise peut augmenter ou diminuer brusquement par suite de la création ou de la suppression d'un droit de douane fermant ou ouvrant le marché national aux produits similaires étrangers.

Le chemin de fer est responsable de la valeur de l'objet perdu ; mais cela doit-il s'entendre de la valeur au lieu de l'expédition, ou de la valeur au lieu de destination ; de la valeur au moment de la prise en charge ou de la valeur à l'époque où la chose aurait dû parvenir à destination. Que décider dans le cas particulier où la

marchandise transportée a fait l'objet d'un contrat de vente entre l'expéditeur et le destinataire ?

La solution du problème est des plus ingrates. A vrai dire, l'indemnité doit être égale au montant du dommage éprouvé ; mais si l'on passe du principe à l'examen de la circonstance de fait, si l'on veut déterminer quelle est l'étendue du préjudice, la difficulté commence. Aussi, ne faut-il pas s'étonner si l'on a bâti à ce propos des théories imprécises et divergentes, cela prouve combien la tâche est délicate. M. Ruben de Couder soutient que la valeur prise en considération doit être basée sur le cours de la marchandise au lieu et à l'époque où elle aurait dû parvenir à destination (1).

D'après M. Boistel, l'indemnité doit être égale à la valeur de l'objet au moment et à l'endroit où la remise du colis aurait dû s'effectuer, si cette valeur est plus grande que la valeur à l'époque et au lieu de la prise en charge, ou si elle lui est au moins égale ; mais si la valeur nouvelle est, au contraire, inférieure, c'est la valeur au départ qui sera la base des dommages-intérêts, car on ne peut affirmer que le destinataire aurait revendu l'objet, sitôt arrivé, peut-être l'aurait-il transporté dans une autre localité, afin de le négocier dans des conditions plus avantageuses ; dans l'incertitude où l'on se trouve sur le résultat des opérations possibles, il vaut mieux prendre une seule base fixe : la valeur au

(1) Ruben de Couder. « Dictionnaire de Droit commercial », n° 81.

lieu et à l'époque de l'expédition ; le voiturier n'est d'ailleurs pas un spéculateur dont la situation puisse être modifiée par la variation des cours (1).

MM. Lyon-Caen et Renault distinguent l'hypothèse où la marchandise est vendue et celle où elle n'a fait l'objet d'aucun contrat entre l'expéditeur et le destinataire. Dans le premier cas, le prix de vente servira toujours de base au règlement de l'indemnité, sans qu'on ait à rechercher si ce prix est inférieur ou supérieur à la valeur au lieu de destination ; autrement, on ne tiendrait pas un compte exact du gain dont a été privé l'expéditeur, si l'objet voyageait à ses risques, ou de la perte éprouvée par le destinataire dans le cas contraire.

Si les marchandises n'étaient pas encore vendues, mais devaient l'être à leur arrivée à destination, c'est la valeur en cet endroit, qui doit être prise en considération, du moins si l'objet devait s'y vendre plus cher qu'au lieu d'expédition ; mais supposons que ce soit le contraire. Ici, les auteurs repoussent la solution adoptée par M. Boistel ; si l'indemnité augmente avec la valeur, il est juste que, par contre-partie, elle baisse en même temps qu'elle (2).

D'après MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl, si la chose transportée est vendue, ce sera toujours la va-

(1) Boistel, « Cours de Droit commercial », 3^e éd., p. 558.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n^o 608 *bis* et 609.

leur(1) et non le prix de vente qui devra être remboursée. Cette solution s'impose si le prix est inférieur à la valeur, sans distinguer si la marchandise voyageait aux risques de l'expéditeur ou aux risques du destinataire. L'expéditeur devrait, en effet, pour se procurer des marchandises similaires, les payer à leur valeur; quant au destinataire, privé de l'objet qu'il attendait, il devra, pour le remplacer, en déboursier aussi la valeur.

On en décidera de même si le prix est supérieur à la valeur; dans ce cas encore, expéditeur et destinataire pourront se procurer des marchandises de même nature à leur valeur réelle.

S'il s'agit de marchandises non vendues, mais destinées au négoce, et si l'envoi s'effectue aux risques de l'expéditeur, il ne faut considérer que la valeur au lieu d'expédition (la valeur au lieu de destination ne saurait, en tous cas, être prise comme base, que déduction faite des frais de transport); mais si l'expédition a lieu aux risques du destinataire, c'est la valeur à l'arrivée qui sera remboursée. Cependant, si l'objet n'a pas été transporté en vue du trafic, mais dans le but de servir à l'usage personnel de son propriétaire, alors l'indem-

(1) Par valeur, les auteurs entendent, croyons-nous, tantôt la valeur au lieu d'expédition, tantôt la valeur au lieu de destination, selon que l'envoi s'effectue aux risques de l'expéditeur ou aux risques du destinataire. Les termes employés sont très vagues et jettent beaucoup d'imprécision sur la question.

nité aura pour mesure la valeur au lieu de destination (1).

La jurisprudence a eu quelquefois l'occasion d'examiner la question qui nous occupe.

Dans l'hypothèse où la marchandise était déjà vendue au moment du transport, le Tribunal de l'Afrique occidentale française a jugé que c'était le prix de vente, et non pas la valeur au lieu de la livraison, qui devait déterminer le montant des dommages-intérêts. Il a estimé que le Chemin de fer soutenait à tort que, tenu seulement des dommages directs (art. 1151 C. civ.), il n'était obligé que de délivrer les marchandises au lieu d'arrivée et que, de la sorte, celles-ci devaient être représentées par leur valeur à cette dernière place (2). La Cour de Paris semble décider, au moins implicitement, que c'est d'après la valeur au lieu de la livraison que doit être calculée l'indemnité (3); mais ce serait la valeur au départ qui servirait de base, si la Compagnie, chargée de transporter la marchandise sur un port de mer, d'où l'objet devait être expédié plus loin par paquebot, n'avait pu connaître le lieu réel de destination (4).

La Cour de Bordeaux (comme MM. Baudry-Lacanti-

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl. Op. cit., t. II, n° 2585 et 2586.

(2) Afrique occ. française, 19 janvier 1906; Pand. fr. 1906, 2, 110.

(3) Paris, 14 mai 1869; « Journ. des Trib. de com. », 1870, p. 219.

(4) Paris, 9 déc. 1873; « Journ. des Trib. de com. », 1874, p. 231.

nerie et Wahl) distingue le cas où les marchandises sont destinées au négoce et celui où elles doivent être consacrées à l'usage de leur propriétaire. Dans cette dernière hypothèse, il faut tenir compte de la majoration dont ces objets auraient bénéficié au lieu de destination, le transporteur ayant dû les considérer « non comme des marchandises de trafic, mais comme des objets d'ameublement et d'étude », et ainsi, d'une manière implicite, l'arrêt décide que les objets destinés au commerce doivent être remboursés selon leur valeur à l'expédition (1).

Que devons-nous décider en présence de ces thèses aussi compliquées et aussi divergentes? Supposons d'abord que la chose a une valeur différente au lieu d'expédition et au lieu de destination; mais qu'il n'y a eu aucune fluctuation entre le moment du départ et l'époque de l'arrivée. Il ne nous semble pas qu'on doive hésiter dans le cas où la marchandise a été déjà vendue par l'expéditeur au destinataire; alors c'est le prix de vente qui déterminera le montant de l'indemnité. Le prix est, en effet, la valeur que les parties ont donnée à l'objet au moment de la vente, c'est la mesure exacte de l'intérêt qu'elles ont attaché à la possession de la chose. L'expéditeur se porte-il comme demandeur? il est alors indemnisé du bénéfice qui lui était assuré à la suite du marché conclu,

(1) Bordeaux, 18 mai 1892, D. 93, 2, 119.

MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl allèguent en vain que si la marchandise coûte moins cher au lieu d'expédition qu'au lieu de destination, l'expéditeur pourra se procurer un objet équivalent dans les mêmes conditions et le revendre au destinataire avec le même bénéfice, qu'ainsi, il suffit de l'indemniser de la valeur au lieu d'expédition ; nous ne saurions adopter cette manière de voir, car il n'est pas certain que l'expéditeur pourrait renvoyer un nouvel objet au destinataire ; peut-être celui-ci demanderait-il la résiliation de la vente, et d'ailleurs, tout cela n'irait pas, pour l'ayant droit, sans soucis, pertes de temps, nouveaux frais, etc. Il est donc préférable de fixer l'indemnité au montant du prix de vente. Si, par contre, le prix est inférieur à la valeur au lieu d'expédition, c'est néanmoins, ce prix qui servira de base ; car c'est à cette somme que l'expéditeur a consenti à se défaire de la chose, on ne saurait se montrer meilleur commerçant que lui ; d'ailleurs, avec la solution contraire, la perte totale de l'objet serait une bonne affaire pour le demandeur qui serait plus avantage que si la chose était arrivée intacte ; une anomalie aussi choquante serait vraiment injustifiable.

Il en sera de même si la marchandise a voyagé aux risques du destinataire ; le prix de vente représente bien l'étendue de la perte éprouvée par celui-ci. MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl prétendent que c'est la valeur au lieu de destination qui doit être remboursée ; qu'elle soit inférieure ou supérieure au prix de vente, car c'est

la somme que l'intéressé devra dépenser pour obtenir une marchandise équivalente. Nous n'acceptons pas davantage cette assertion ; si la valeur au lieu de destination est inférieure au prix de vente, on doit présumer que le destinataire a cru de son intérêt de ne pas faire sa commande sur place et de payer un prix plus élevé ; dans l'hypothèse inverse, ce sera encore le prix de vente qu'on prendra en considération ; car autrement on attribuerait à l'intéressé une indemnité qui dépasserait l'étendue du préjudice subi.

Si la marchandise transportée n'a pas fait l'objet d'un contrat de vente préalable entre l'expéditeur et le destinataire ; si elle a été expédiée au lieu de destination, soit pour y être vendue, soit pour servir à l'usage de son propriétaire, quelle solution devra-t-on apporter au problème ? Ici encore, nous emploierons le même mode de raisonnement que précédemment. Pour déterminer le dommage éprouvé par l'ayant droit, nous rechercherons en quoi consistait l'intérêt de ce dernier. Pour quelle raison a-t-il fait transporter la marchandise ? C'est évidemment dans le but d'utiliser cet objet, d'une manière ou d'une autre, au lieu de destination ; c'est donc la valeur, en ce dernier endroit, qui servira de base au règlement de l'indemnité ; que la chose perdue ait voyagé aux risques de l'expéditeur ou aux risques du destinataire ; que la valeur de la marchandise au lieu de livraison soit inférieure ou supérieure à la valeur au lieu d'expédition. Le chemin de fer doit réparer le

dommage causé par la perte de la marchandise que l'intéressé aurait utilisée au lieu de destination.

En matière de transports maritimes, une solution analogue est d'ailleurs adoptée d'une manière explicite par le Code de commerce. L'art. 402 C. com. porte, en effet, que « le prix des marchandises (avariées) est établi par leur valeur au lieu de déchargement » et l'art 417, C. com. (titre du jet et de la contribution) ajoute que « la réparation pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur la moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu de déchargement ». Ces textes sont, il est vrai, spéciaux aux transports maritimes et ne sauraient être, par voie d'analogie, étendus aux transports terrestres ; mais, nous voulons seulement montrer combien la thèse soutenue par nous est acceptable, puisqu'elle a été admise par le droit maritime, et nous ne voyons pas pourquoi on donnerait une solution différente pour les transports par route ou par chemins de fer.

Que devra-t-on décider si la valeur de la marchandise a subi une fluctuation entre le moment du départ et l'époque où elle aurait dû parvenir à destination ? Si la marchandise n'est pas encore vendue, nous admettons, pour les mêmes motifs que précédemment, que ce sera la valeur à l'époque où la livraison eût été effectuée qui servira de base au règlement de l'indemnité ; elle représente bien, en effet, l'étendue du préjudice éprouvé. Mais supposons que cet objet a déjà été vendu ; ici, nous

ne pouvons plus décider que le prix de vente déterminera le montant des dommages-intérêts alloués. Nous avons dit que, pour apprécier le dommage subi par l'intéressé, il fallait rechercher quel était son intérêt à la possession de la marchandise et comment il avait compris cet intérêt. Nous avons exposé que précédemment le prix de vente était la mesure exacte de l'intérêt que les parties attachaient à la possession de l'objet ; mais on ne peut en dire autant si, entre l'époque de la conclusion du contrat et le moment où la livraison aurait dû s'effectuer, une fluctuation s'est produite dans la valeur de la marchandise ; peut-être, si la hausse ou la baisse s'était fait sentir plus tôt, les contractants auraient-ils traité dans d'autres conditions ? Le prix de vente n'est plus la mesure de leur intérêt, la mesure du préjudice subi ; c'est la valeur à l'époque où l'objet aurait dû être livré, qui sera remboursée à l'intéressé à titre d'indemnité.

§ 2

Nous avons vu, qu'en règle générale, l'expéditeur n'est pas tenu de déclarer la valeur de la marchandise, au moment de l'enregistrement ; mais rien ne l'empêche de faire une telle déclaration, si cela lui semble bon. Il y aura avantage pour l'une et l'autre des parties ; pour le transporteur, qui connaîtra l'étendue de sa responsabilité, et qui pourra ainsi prendre les soins nécessaires

pour éviter tout dommage ; mais aussi pour l'expéditeur ou le destinataire. Nous avons dit, en effet, que c'était à eux qu'incombait l'obligation de prouver l'étendue du préjudice, c'est-à-dire d'établir la valeur de la chose perdue ; nous avons montré combien une telle preuve était difficile et que tous les moyens d'investigation auxquels on aura recours, laisseront souvent fort à désirer. Mais si l'expéditeur a pris le soin de déclarer la valeur de l'objet, au moment de la prise en charge, tout inconvénient disparaît ; car le demandeur est dispensé de prouver la valeur de l'objet, puisque cette valeur est mentionnée sur la lettre de voiture ou le récépissé, instrument du contrat de transport, et la responsabilité du Chemin de fer se trouvera *de plano* engagée, jusqu'à concurrence de la somme indiquée, sans qu'il soit besoin d'établir l'étendue du préjudice.

La Compagnie est tenue de rembourser la valeur déclarée ; mais peut-elle être condamnée au delà de ce montant ? L'intéressé peut-il soutenir avec succès que l'objet perdu avait une valeur supérieure à celle qui a été portée sur le récépissé ? La majorité de la doctrine et de la jurisprudence repousse généralement cette prétention et estime que, par le fait de sa déclaration, il est présumé avoir évalué, d'une manière définitive, le préjudice qu'il subirait en cas de perte (1).

(1) Cass., 14 mars 1883, D. 84, 5, 94. — Paris, 10 août 1883, « Journ. des Trib. de com. », 1883, p. 177. — Cass., 17 mars 1892, D. 92, 1, 150. — Picard, op. cit., t. IV, p. 773. — Lyon-Caen et Renault, op. cit., t. III, n° 613.

Certains auteurs, au contraire, prétendent que la déclaration préalable ne saurait empêcher l'ayant droit d'obtenir des dommages-intérêts plus élevés; car une évaluation trop faible n'aurait, dans ce cas, aucune influence sur le prix de transport et ne diminuerait pas les soins que la Compagnie doit apporter à la conservation de la chose (1); et un arrêt de la Cour de Paris a soutenu que l'intéressé pouvait réclamer une indemnité plus importante, à charge par lui d'établir le surcroît de valeur (2).

Les arguments émis à l'appui de cette dernière thèse, sont, au premier abord, assez séduisants; néanmoins, nous ne pouvons les faire nôtres. Il est inadmissible que l'expéditeur, après avoir déclaré une somme de cent francs, aille réclamer le double. Pourquoi n'a-t-il pas déclaré de suite deux cents francs ou ne s'est-il pas abstenu? La déclaration de valeur portée dans le récépissé a fixé, d'après l'intention commune des parties, l'indemnité qui serait due en cas de perte totale; c'est à cette somme que l'expéditeur a évalué le préjudice qu'il éprouverait, le cas échéant; et, de son côté, le transporteur a reconnu que sa responsabilité serait engagée jusqu'à concurrence de la valeur déclarée. Il en serait ainsi, même au cas où la marchandise aurait augmenté de valeur, entre le moment de la prise en charge et

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl. Op. cit. n° 2578 et 2583.

(2) Paris, 30 mai 1884. « Journ. des Trib. de com. », 1885, p. 189.

l'époque à laquelle l'objet aurait dû parvenir à destination. Nous n'admettons pas que l'ayant droit puisse réclamer une indemnité supérieure à la valeur déclarée ; en effet, rien ne l'obligeait à faire une semblable déclaration ; s'il y a cependant procédé, il est présumé avoir voulu fixer d'une manière définitive le montant de l'indemnité qu'il entend exiger.

Mais si l'expéditeur a déclaré une somme au-dessus de la valeur réelle, le chemin de fer sera-t-il tenu jusqu'à concurrence de cette évaluation trop élevée ? Devra-t-il, de la sorte, payer des dommages-intérêts supérieurs au préjudice ? On ne saurait l'admettre ; toutefois, la Compagnie est présumée avoir accepté la déclaration ; c'est donc à elle qu'il incombera de faire tomber une semblable présomption, si elle veut faire triompher le bien-fondé de ses prétentions. On appliquera la même solution dans le cas où la somme déclarée est supérieure à la valeur au lieu de destination (valeur qui, ainsi que nous l'avons dit précédemment, doit être prise en considération, quand la chose expédiée n'est pas encore vendue), et, dans l'hypothèse, où elle dépasse la valeur réelle au moment où la livraison aurait dû être effectuée, par suite d'une baisse soutenue après la prise en charge ; car autrement l'expéditeur, connaissant la valeur inférieure qu'atteint la marchandise au lieu d'arrivée, ou pressentant une baisse prochaine, pourrait ainsi frauduleusement obtenir une indemnité trop forte.

On nous objectera peut-être que nous sommes bien durs pour les expéditeurs et, au contraire, pleins de bienveillance pour les Compagnies ; qu'on se détrompe. Les deux parties n'ont pas la même liberté d'allures ; il ne faut donc pas les traiter sur un pied d'égalité. Les expéditeurs sont mieux à même que personne d'évaluer exactement leurs marchandises ; ils peuvent, à leur guise, faire une déclaration de valeur, ils doivent donc supporter toutes les conséquences de leur libre action. Les Compagnies, au contraire, ne peuvent pratiquement pas contrôler l'exactitude des déclarations qui leur sont faites ; de plus, il leur est interdit de refuser d'inscrire sur le récépissé toute mention relative à la valeur de l'objet ; car ainsi elles pourraient favoriser certains particuliers au détriment de certains autres et avantager les premiers par de véritables traités de faveur. L'équité exige donc que la Compagnie soit autorisée à établir que la somme déclarée est trop élevée ; d'ailleurs, même ainsi, elle sera néanmoins tenue de réparer l'intégralité du préjudice causé.

§ 3

Nous avons vu, plus haut, qu'une prime d'assurance entrait dans la composition du prix de transport ; que, notamment, les marchandises expédiées en petite vitesse

aux conditions du tarif général, étaient, pour cette raison, taxées différemment selon leur nature. Malgré tout, les Compagnies ne sont qu'imparfaitement pré-munies contre les conséquences de leur responsabilité ; car des marchandises de même nature, payant la même prime d'assurance, peuvent ne pas avoir la même qualité et être cotées à des prix différents, dont le transporteur devra faire raison à l'intéressé. L'écart, entre les diverses qualités d'une marchandise ordinaire, est relativement peu important ; entre les premières et les dernières espèces de cafés, les prix varient dans des proportions assez restreintes.

Il n'en est plus de même si nous envisageons d'autres catégories : animaux, œuvres d'art, tableaux, dentelles, broderies, valeurs de Bourse, etc., etc.. Il y a loin du cheval vulgaire au cheval de race ; des tableaux, chefs-d'œuvre d'un des grands maîtres de peinture, aux toiles sortant des ateliers de soi-disant « artistes » inconnus et sans talent ; des dentelles et des broderies qui, par leur origine, leur antiquité, la finesse de leurs dessins, sont avidement recherchées par les amateurs, qui ne reculent pas devant des prix fort élevés, à ces imitations grossières fabriquées à la machine, en grande quantité, et expédiées ensuite dans de grands magasins de confection ou dans de modestes boutiques de villages pour y être vendues à vil prix. La différence apparaît beaucoup plus grande encore s'il s'agit de valeurs de Bourse ; les unes sont cotées à des prix presque exorbitants, alors

que d'autres n'ont plus guère d'autre valeur que celle du papier.

Ces exemples nous montrent quelles raisons avaient les Compagnies de demander au Ministre des Travaux publics l'homologation de tarifs particuliers pour les transports de semblables marchandises. Les risques assumés par le transporteur sont, en effet, si étendus qu'il doit prendre des précautions spéciales et se garantir par une prime d'assurance nouvelle.

Deux séries de dispositions ont consacré ces prétentions. La première a trait aux animaux dont la valeur excède cinq mille francs (art. 47, § 3 du cahier des charges et art. 34, tarif général G. V., et 23, tarif général P. V.) La seconde, prévue par l'art. 47 § 4 du cahier des charges, est relative à l'or et à l'argent, au plaqué, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, broderies, pierres précieuses, objets d'art et de valeur (1).

A. — Animaux dont la valeur excède cinq mille francs

D'après les articles 34, tarif général G. V., et 23, tarif général P. V. :

« Les animaux dont la valeur déclarée excède cinq

(1) Le tarif prévu par l'art. 47 du cahier des charges est appelé annuel, parce qu'il est censé n'être homologué que pour une année. En pratique, il n'en est pas ainsi. Depuis l'établissement des chemins de fer, il a seulement été modifié quelquefois par divers arrêtés ministériels. Les arrêtés actuellement en vigueur datent des 24 mars 1898 et 8 avril 1909.

mille francs sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.

« En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transports, la responsabilité de la Compagnie reste limitée à 5.000 francs par tête, si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure. »

L'expéditeur d'un animal valant plus de cinq mille francs se trouve donc placé dans l'alternative suivante : Ou bien il paiera une taxe supplémentaire égale à la moitié du prix fixé par le tarif général pour un animal de même espèce ; et alors, il aura droit, en cas de perte, à une indemnité représentant la valeur entière de l'animal ; mais si, au contraire, il ne fait aucune déclaration de valeur, il ne paiera que le prix ordinaire du tarif ; mais l'indemnité allouée, si l'animal est perdu, ne pourra pas dépasser la somme de cinq mille francs.

Cette disposition est avantageuse pour les deux parties à la fois. L'expéditeur prendra telle détermination qui sera le plus conforme à ses intérêts ; de son côté, la Compagnie, dans le cas où sa responsabilité est élevée, se voit néanmoins garantie par la perception d'une taxe supplémentaire.

B. — *Marchandises précieuses*

Le prix de transport, auquel sont soumis les animaux dont la valeur excède cinq mille francs, se compose de deux éléments : la taxe ordinaire, applicable, selon le

tarif général, aux animaux de la même espèce; et, en plus, une taxe supplémentaire égale à la moitié de la précédente. Mais il importe de remarquer que, comme d'habitude, la marchandise est taxée au poids. Maintenant nous allons rencontrer un mode particulier de taxation : la taxation dite *ad valorem*.

L'arrêté ministériel du 8 avril 1909, qui fixe actuellement le tarif exceptionnel prévu par l'art. 47 § 4 du cahier des charges, contient, en effet, les dispositions suivantes :

GRANDE VITESSE

Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; plaqué d'or; mercure; platine; bijoux; broderies; dentelles; pierres précieuses; objets d'art; papiers de valeur et objets de valeur (sont considérés comme objets de valeur les objets valant plus de 300 francs le kilogramme).

Ad valorem 0 fr.00252 par fraction kilométrique de 100 francs et par kilomètre, impôt compris.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1.000 francs reste fixé à 0 fr. 25 c., sans que la taxe par expédition puisse être inférieure à 0 fr. 40 c.

La taxe des divers articles compris dans l'énumération ci-contre, ne sera dans aucun cas inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée, et en confor-

mité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté, et en conformité du tarif général.

PETITE VITESSE

Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; platine; bijoux; pierres précieuses; papiers de valeur et objets de valeur (sont considérés comme objets de valeur les objets valant plus de 300 francs le kilogramme).

Plaqué d'or ou d'argent; dentelles; broderies; objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art), valant au plus 300 francs le kilogramme.

Ces articles ne sont transportés qu'en grande vitesse; en conséquence, le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.

Moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la 1^{re} série. Le mercure est taxé au prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la 1^{re} série.

Il résulte de ces dispositions que l'or et l'argent, le platine, les bijoux, les pierres précieuses, les papiers de valeur et les objets de valeur ne sont pas admis au transport en petite vitesse. Quant au plaqué d'or ou d'argent, aux dentelles, aux broderies et aux objets d'art, ils n'y sont acceptés que moyennant la perception d'une taxe

supplémentaire équivalente à la moitié du tarif applicable aux marchandises de la 1^{re} série.

L'or et l'argent, le plaqué d'or, le mercure, le platine, les bijoux, les broderies, les dentelles, les pierres précieuses, les objets d'art, les papiers de valeur et les objets de valeur, transportés en grande vitesse, sont taxés suivant un mode tout à fait particulier. En général, le prix de transport est établi d'après le poids de la marchandise ; ici, on abandonne cette manière de procéder ; c'est la valeur de l'objet qui déterminera le montant du prix de transport ; à condition, toutefois, que la taxe ainsi établie ne soit pas inférieure à celle qui résulterait du mode de taxation ordinaire.

Il est facile de voir que ces dispositions n'ont d'autre but que de garantir la Compagnie de chemins de fer contre les graves conséquences de l'obligation dans laquelle elle se trouverait de rembourser, en cas de perte totale, la valeur intégrale de marchandises d'un aussi grand prix. La jurisprudence a consacré implicitement cette manière de voir, en refusant l'application du tarif exceptionnel à tous les objets dont la valeur ne nécessite pas l'imposition d'une prime d'assurance supplémentaire. C'est ainsi qu'il a été jugé que les photographies, expédiées comme objets de commerce, ne sauraient être considérées comme des objets d'art (1) ;

(1) Trib. com. Seine, 3 déc. 1868. « Journ. des trib. de com. », 1869, p. 137.

que le mode de taxation *ad valorem* était inapplicable aux coupons d'obligations au porteur retirés de la circulation, après paiement par le banquier chargé de les acquitter, et expédiés ensuite comme pièces de comptabilité (1). Il est admis que le tarif exceptionnel ne frappe * que les dentelles riches et fines, d'origine ancienne, d'un prix élevé, sous un faible volume, et non pas les dentelles actuelles, très ordinaires, fabriquées avec des matières premières communes (2), et que les guipures qui, dans les usages du commerce, sont considérées, non pas comme des dentelles, mais comme des articles de mercerie, échappent à ces dispositions dérogatoires (3). Une statue, qui n'est encore qu'à l'état de mise au point, ne constitue pas, si avancée fût-elle, un objet d'art proprement dit, mais seulement un marbre ouvré, du moment que l'artiste n'y a pas mis la dernière main (4); et l'on ne saurait comprendre sous la dénomination d'œuvres d'art la production d'un artiste-peintre créée par lui au cours d'un voyage spécialement entrepris, quels que soient le talent et la réputation de cet artiste (5). Des objets déclarés sous la dénomination de lingerie, auxquels on aurait accessoirement appliqué

(1) Cass. 22 nov. 1874, S. 75, 1, 273.

(2) Cass. 27 déc. 1876. S. 77, 1, 273.

(3) Cass. 4 juin 1872. S. 72, 1, 300.

(4) Trib. com. Seine, 23 déc. 1856. « Journ. des trib. de com. », 1857, p. 413.

(5) Trib. com. Seine, 31 octobre 1906, « Journ. des trib. de com. », 1908, p. 185.

de la broderie, ne sauraient être taxés *ad valorem* (1); des dentelles, « reliées entre elles par des rubans et transformées en un vêtement déjà ancien, d'une valeur en rapport avec la situation du propriétaire et déclarées comme effets d'habillement, ont perdu ainsi leur caractère primitif (2) ». Des articles de cuir repoussé, lobés et cloisonnés (urnes, jardinières) ne peuvent entrer dans la catégorie des bronzes d'art, qu'autant que ces cuivres de luxe et d'ornement constitueraient véritablement des objets artistiques, dignes de cette qualification, et non pas simplement des articles de fabrication courante, industrielle et commerciale (3). Mais, par contre, il a été jugé que les objets dorés ou argentés par le procédé Ruolz devaient être assimilés, non pas à la bimbeloterie de Morez, mais au plaqué d'or ou d'argent (4); que des articles en or ou en platine, à l'usage des dentistes, devaient être taxés *ad valorem* (5); même décision au sujet de la broderie appliquée sur un tissu ordinaire, car alors « le tissu sur lequel la broderie est exécutée entre pour une partie minime dans le prix de

(1) Dijon, 5 mars 1889; Droit, 16 avril 1889.

(2) Trib. comm. Mirecourt, 2 février 1876, sous Cass., 27 déc. 1876, S. 77, 1, 273.

(3) Agen, 13 déc. 1889. Lamé-Fleury, op. cit., p. 366.

(4) Cass., 6 nov. 1871. S. 71, 1, 199. Avant l'arrêté ministériel du 8 avril 1909, le plaqué d'argent, transporté en grande vitesse, était taxé *ad valorem*.

(5) Trib. comm. Seine, 29 mars 1877; Droit, 9 mai 1877.

la marchandise... et le travail de broderie exécuté sur ce tissu en représente la principale valeur (1) ».

On voit que la jurisprudence n'a entendu appliquer ce mode de tarification spécial qu'aux objets de réelle valeur et non pas à de vulgaires imitations, à des ébauches encore imparfaites, à des titres de Bourse qui ont, pour ainsi dire, changé de nature en devenant de simples pièces de comptabilité.

Les Cours et les Tribunaux se sont peut-être quelquefois trompés dans l'appréciation de semblables circonstances de fait ; mais ils ont toujours reconnu la nature et le but véritable des tarifs *ad valorem*, et que la question d'étendue de la responsabilité se trouvait intimement liée à la question de perception de la taxe.

De quelle manière sera appliqué le tarif exceptionnel prévu par l'art. 47 § 4, du cahier des charges ? Quelle sera l'étendue de la responsabilité du Chemin de fer, en cas où la taxe *ad valorem* n'aurait pas été appliquée aux objets qui devraient y être soumis ? Quelle sera la mesure de l'indemnité, si l'évaluation préalable de la marchandise est fausse ou inexacte ? Telles sont les questions que nous devons résoudre.

Et d'abord, comment établira-t-on, au moment de la prise en charge, la valeur qui servira de base au règlement du prix de transport ? L'expéditeur doit-il, de

(1) Trib. comm. Seine, 8 juin 1874. « Journ. des trib. de com. », 1875, p. 268.

lui-même, déclarer la valeur, ou bien est-ce l'employé du chemin de fer qui provoquera une explication de l'expéditeur, au sujet de la valeur de la marchandise (1) ?

La jurisprudence a généralement admis l'obligation pour l'expéditeur de déclarer la valeur de l'objet confié au Chemin de fer, quand cet objet était assujetti à la taxe *ad valorem* ; elle a exprimé cette opinion tantôt d'une manière expresse, tantôt implicitement, en décidant que les marchandises taxées simplement au poids ne sauraient être soumises à une déclaration préalable de valeur (2). Quant aux auteurs, ils se divisent en deux groupes nettement opposés ; les uns, à la suite de M. Sarrut, soutiennent que l'expéditeur ne saurait être astreint à faire une déclaration de valeur quel-

(1) Il va sans dire que si l'expéditeur fait une fausse déclaration de nature ; si, au lieu de déclarer, par exemple, un tableau et des bijoux, il déclare une gravure et des objets de piété ; et si, par le fait, ce colis est taxé au poids, il n'aura droit, ainsi que nous l'avons dit précédemment, qu'à une indemnité restreinte, représentant la valeur des objets inscrits sur la feuille d'expédition. (Trib. civ. Seine, 25 nov. 1873. D. 73, 3, 48 ; Agen, 12 mai 1899. S. 1901, 2, 61.)

(2) Trib. com. Seine, 11 juin 1865. « Journ. des trib. de com. », 1865, p. 618. — Trib. com. Seine, 29 mai 1867. « Journ. des trib. de com. », 1867, p. 505. — Cass. 7 août 1867, D. 68, 1, 34. — Paris, 4 nov. 1867. « Journ. des trib. de com. », 1868, p. 555. — Trib. com. Seine, 12 juillet 1868. « Journ. des trib. de com. », 1868, p. 535. — Cass. 10 mars 1869. S. 69, 1, 295. — Cass., 5 mars 1892. S. 72, 1, 299. — Cass., 4 et 11 juin 1872. S. 72, 1, 300. — Trib. com. Seine, 11 février 1875. « Journ. des trib. com. », 1877, p. 268. — Paris, 11 janvier 1877. « Journ. des trib. de com. », 1877, p. 366. — Trib. com. Seine, 29 mars 1877. « Journ. des trib. de com. », 1877, p. 250.

conque (1); les autres, au contraire, font cause commune avec l'ensemble de la jurisprudence.

Nulle disposition réglementaire, dit M. Sarrut, n'oblige l'expéditeur à déclarer la valeur de l'objet ; les art. 50, Ord. 15 nov. 1846, et 49 du cahier des charges exigent l'indication de la nature de la marchandise expédiée, mais sont muets en ce qui concerne la valeur. Pourquoi alors serait-il en faute, cet expéditeur qui s'est conformé aux règlements administratifs ? Il a fait connaître la nature de l'objet ; c'était alors à la Compagnie qu'il appartenait de décider si la marchandise devait être taxée au poids ou *ad valorem*, car c'est elle qui fait les calculs et applique les barèmes. Quand un expéditeur désigne son colis comme contenant des dentelles, cela équivaut à dire à la Compagnie : Appliquez la taxe des dentelles. C'est la faute de l'employé s'il taxe au poids ; et, au surplus, comment l'expéditeur peut-il savoir sur quelles bases on a calculé le prix qui lui est demandé ? Il s'est conformé aux obligations qui lui incombent en vertu des règlements ; par contre, le Chemin de fer est en faute de ne pas s'être renseigné sur la valeur de l'objet et de n'avoir pas fait une exacte application des tarifs. Il serait injuste de faire retomber sur l'expéditeur les conséquences de cette faute. D'ailleurs, si un objet, qui devait être tarifé *ad valorem*, a été taxé au poids, la

(1) Sarrut, op. cit, n° 700, ss. — Bédarride. « Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises », n° 482. — Féraud-Giraud op. cit, t. II, n° 831.

Compagnie pourra toujours réparer cette erreur et réclamer le supplément de prix. En résumé, l'absence de déclaration de valeur par l'expéditeur n'enlève pas à l'intéressé le droit d'obtenir la réparation entière du dommage subi.

Aux arguments précédemment formulés, on a répondu de la manière suivante (1). Les règlements exigent une déclaration exacte de la nature du colis ; or, ici, la valeur de la marchandise expédiée fait partie intégrante de sa nature. Si l'on admet que parce que deux objets sont de natures différentes, ils doivent être soumis à des tarifs différents (2), et que deux objets de même nature paient le même prix, il faut, par *a contrario*, décider que deux objets taxés différemment ont une nature différente et que si les marchandises dont nous nous occupons payent une taxe plus élevée, par suite de leur valeur, c'est que cette valeur leur confère une nature spéciale. L'expéditeur qui omet de déclarer la valeur fait donc une déclaration de nature inexacte. D'ailleurs, pourquoi reprocher aux agents de la Compagnie de n'avoir pas demandé quelle était la valeur de la marchandise à l'expéditeur ; celui-ci n'est-il pas en faute ? Les tarifs qui ont force de loi sont publics ; il devait en

(1) Verne de Bachelard. Op. cit., p. 61. — Jacquin « Obligations et responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de transports ». Thèse Paris, 1886, p. 195.

(2) On sait qu'actuellement ceci n'est exact que pour les marchandises transportées en petite vitesse.

prendre connaissance, et ici s'applique le vieil axiome juridique : « Nul n'est censé ignorer la loi. » D'ailleurs, le Chemin de fer, n'ayant pas perçu la taxe à laquelle il avait droit, n'avait pas à prendre vis-à-vis des marchandises des mesures de précaution exceptionnelles.

Malgré l'autorité qui s'attache à la théorie de M. Sarrut, nous devons constater qu'elle s'apitoie vraiment trop sur le sort des expéditeurs et qu'elle ne fait pas une saine application des textes du tarif exceptionnel. En effet, si, nulle part, nous ne trouvons une disposition explicite, imposant d'une manière formelle, à l'expéditeur l'obligation de déclarer la valeur, on doit reconnaître qu'implicitement une telle obligation s'impose.

L'expéditeur, qui est présumé avoir consulté les tarifs, doit savoir que la marchandise qu'il expédie est taxée *ad valorem*, et que pour déterminer le prix de transport, il faut connaître la valeur de l'objet. Doit-on admettre que cet expéditeur n'aura qu'à attendre les questions que lui posera l'employé de la gare, et que si celui-ci oublie de taxer l'objet *ad valorem*, il pourra réclamer ensuite la valeur intégrale de cet objet, tout en n'ignorant pas que la Compagnie n'a pas perçu le prix afférent du transport d'une semblable marchandise ? On ne saurait accepter une telle solution. L'expéditeur est donc obligé de déclarer, au moment de la prise en charge, la valeur de l'objet taxé *ad valorem* ; mais s'il s'en abstient, et s'il déclare une somme inférieure à la valeur réelle, quelle sera alors l'étendue de la responsabilité de la Compagnie ?

La taxe supplémentaire perçue par l'application du tarif *ad valorem* est, comme nous l'avons dit, une véritable prime d'assurance, nécessitée par la valeur exceptionnelle des objets transportés ; or, ici, la Compagnie n'a pas touché cette prime ; elle n'a pas été garantie contre les risques provenant de la perte totale ; elle ne saurait donc être tenue de rembourser à l'intéressé la valeur intégrale de l'objet perdu. Cependant, on ne peut raisonnablement admettre que sa responsabilité fût entièrement dégagée pour cela. Elle a, en effet, perçu un prix de transport, calculé d'après le poids, comme s'il s'agissait d'un objet ordinaire, et cette taxe comprenait une prime d'assurance restreinte ; elle sera donc responsable comme s'il s'agissait de la perte de marchandises de même nature, mais de valeur moyenne et non pas de valeur extraordinaire ; par exemple, si ce sont des articles d'or et de platine, à l'usage des dentistes, elle devra rembourser la valeur d'un colis de mêmes dimensions, composé d'articles ordinaires pour dentistes (1). Par application des mêmes principes, il faut décider que si l'expéditeur donne, dans sa déclaration, à la marchandise une valeur trop faible à laquelle est proportionnée la taxe *ad valorem*, il n'aura droit, en cas de perte totale, qu'à une indemnité correspondant à la valeur déclarée.

(1) Trib. com. Seine, 29 mars 1877. « Journ. des trib. de com. », 1877, p. 250.

A propos des marchandises taxées au poids, nous avons recherché d'après quelle base il fallait déterminer le montant des dommages-intérêts, au cas où la marchandise avait une valeur différente au lieu d'expédition et au lieu de destination ; dans l'hypothèse où elle avait été sujette à une hausse ou à une baisse entre le moment de la prise en charge et l'époque où la livraison aurait dû être effectuée, qu'il s'agit, soit de marchandises vendues, soit, au contraire, d'objets destinés au trafic ou à l'usage de leur propriétaire. Quelles solutions devra-t-on donner si des circonstances semblables se sont reproduites à propos de marchandises taxées *ad valorem*? Nous estimons alors que, dans toutes ces diverses hypothèses, la valeur déclarée sera la mesure de l'indemnité, puisque comme nous l'avons souvent répété, c'est cette valeur qui a fixé le montant du prix de transport, de la prime d'assurance perçue par la Compagnie (1); mais à la condition toutefois que la valeur soit égale ou inférieure au montant du préjudice éprouvé (2); si, par contre, elle dépasse l'étendue du dommage subi, il va de soi que la Compagnie ne sera pas tenue de rembourser cette valeur; car, si forte que soit la prime d'assurance,

(1) Sarrut. Op. cit n° 942. — Lyon-Caen et Renault. Op. cit., t. III, n° 603. Contra : Baudry-Lacantinerie et Wahl. Op. cit. n° 2587.

(2) Le préjudice éprouvé par la perte totale de l'objet se détermine d'après les règles que nous avons posées précédemment, en matière de différences et de variations de valeur, qu'il s'agisse ou non de marchandises déjà vendues.

l'assureur n'est obligé de couvrir que le préjudice effectivement éprouvé.

Le tarif *ad valorem* est-il applicable quand il s'agit, non plus de marchandises expédiées par voie de messageries, mais de bagages accompagnant un voyageur et contenant, par exemple, des bijoux ou des sommes d'argent? Cette question a été très vivement controversée dans la doctrine, et la jurisprudence s'est divisée au sujet de la solution à donner au problème.

Une première opinion (1) soutient avec énergie que la Compagnie ne saurait être intégralement responsable de la valeur des objets précieux contenus dans une malle, si ceux-ci n'ont pas été déclarés. Cette thèse avait été soutenue dans l'ancien droit à propos de l'aubergiste dont la responsabilité est soumise aux mêmes règles que celle du voiturier (2). Si le transporteur avait été prévenu, il eût apporté des soins plus diligents et, d'ailleurs, cette dissimulation de valeur a été faite dans le but de payer un prix de transport moins élevé; il ne serait donc pas juste que le transporteur répondît de la valeur intégrale d'objets, pour lesquels il n'a pas perçu la taxe qui, légitimement, lui était due.

(1) Aubry et Rau. Op. cit., t. IV, p. 523, § 373.

(2) Denisart : « On n'est pas libre de rendre l'aubergiste responsable de sommes indéfiniment, en supposant dans la malle, des effets précieux, diamants ou bijoux, qui ne soient pas présumés y être. En pareil cas, il faut déclarer à l'aubergiste qu'on est porteur d'objets précieux dont on le charge nommément. »

Certains auteurs limitent la responsabilité du voiturier à la valeur et à la quantité d'objets qu'il doit s'attendre à trouver dans les bagages du voyageur (1). Le transporteur ne doit pas rembourser la valeur intégrale des objets contenus dans la malle, si la valeur et la quantité de ces objets n'ont pu être prévues par lui, eu égard au contenu habituel des bagages d'un voyageur. Le voiturier peut s'attendre à ce que les bagages renferment une quantité moyenne de bijoux, d'objets précieux ou d'espèces monnayées ; mais dans ces limites doit être renfermée sa responsabilité. On a encore proposé de restreindre les dommages-intérêts à la valeur que le transporteur pouvait prévoir, eu égard à la condition particulière du voyageur, notamment si celui-ci est connu des employés de la gare de départ (2).

Enfin, d'aucuns se montrent d'une intransigeance sévère : c'est à la réparation intégrale que la Compagnie doit être condamnée (3). Il serait inadmissible que le transporteur apportât moins de soins à la garde de certains objets que vis-à-vis certains autres et « qu'il y eût des choix et des préférences entre les malles des voyageurs (4). » De plus, il faut tenir compte de la légis-

(1) Guillouard, *op. cit.*, t. II, n° 760. — Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 712.

(2) Huc, *op. cit.*, t. X, n° 409.

(3) Troplong, « Commentaire des titres de l'échange et du louage », t. II, n° 950. — Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, n° 2580.

(4) Troplong, *loc. cit.*

lation spéciale aux Compagnies de chemins de fer ; il y a, en effet, d'après les tarifs et les cahiers des charges, deux sortes de transports : d'abord, le transport des marchandises qui, s'il s'agit d'objets précieux, nécessite une déclaration préalable de valeur ; d'autre part, il y a le transport des bagages accompagnant le voyageur, qui n'exige aucune déclaration relative à la nature des objets et s'opère en franchise jusqu'à concurrence de 30 kilos. En remettant un colis, même rempli d'objets précieux, à titre de bagages, le voyageur a satisfait à toutes les conditions nécessaires, car il a payé la taxe imposée (s'il y a lieu) ; il n'y a donc aucune faute à lui imputer, et le Chemin de fer doit être responsable de la valeur intégrale du bagage qui lui a été confié.

Les décisions de la jurisprudence ont été, sur cette question, divergentes et variées.

Un arrêt de la Cour de Douai a repoussé les prétentions d'un voyageur qui réclamait 1100 francs d'espèces contenues dans une malle perdue, car il « n'avait pas mis la Compagnie à même de prendre des soins proportionnés à la valeur des objets précieux qu'il lui confiait et l'avait privée de la prime qui devait, en cas de perte, servir à l'indemniser du risque qu'elle courait ; que n'ayant ni déclaré l'existence de la malle, ni payé la prime, il ne pouvait réclamer contre la Compagnie les conséquences d'une responsabilité à laquelle elle n'avait pas entendu se soumettre (1). » Mais, en 1852, la Cour

(1) Douai, 17 mars 1847, S. 47, 2, 207.

de Paris se prononça (affaire Lloyd) contre la solution précédemment admise et appliquée même aux anciens entrepreneurs de messageries (1). Il s'agissait d'un écrin perdu qui contenait des diamants et dont le demandeur réclamait la valeur intégrale. Malgré les protestations de la Compagnie défenderesse, l'arrêt décida, en principe que malgré le défaut de déclaration, la responsabilité du transporteur subsistait intégralement et que celui-ci pouvait toutefois réclamer reconventionnellement la taxe du tarif exceptionnel (2). La Chambre des Requêtes de la Cour de Cassation repoussa, par quatre arrêts, une semblable interprétation (3). L'arrêt du 7 août 1867, confirmant un arrêt de la Cour de Douai (4), est particulièrement intéressant. « Attendu, disait-il, qu'aux termes de l'art. 1150, C. Nap., nul n'est tenu de dommages autres que ceux qui ont été prévus lors du contrat... Attendu qu'aux termes du cahier des charges de la Compagnie, combiné avec les arrêtés du Ministre des Travaux publics, des 30 mai 1862 et 31 décembre 1864 (5), le voyageur ou l'expéditeur est soumis à la double condition de déclarer les valeurs précieuses qu'il veut faire

(1) Bruxelles, 28 avril 1816. — Lyon, 16 mars 1821. — Montpellier, 15 juillet 1826 : Duverdy, « Traité du contrat de transport », p. 69.

(2) Paris, 12 janvier 1852 : *ibid.*, p. 67.

(3) Cass. Req., 16 mars 1859, D. 59, 1, 310 ; 7 août 1867, D. 68, 1, 34 ; 22 mai 1871, D. 72, 1, 63 ; 5 mars 1872, S. 72, 1, 299.

(4) Douai, 27 nov. 1865, S. 66, 2, 12.

(5) Ces arrêtés ministériels fixaient à cette époque, le tarif exceptionnel, prévu par l'art. 47 § 4 du cahier des charges.

transporter et d'acquitter la taxe proportionnelle à ces valeurs... (1) ». La Chambre Civile de la Cour de Cassation n'entra pas dans les vues de la Chambre des Requêtes (2) ; elle déclara inapplicable aux bagages un texte visant uniquement les marchandises expédiées par voie de messagerie ; et d'ailleurs, disait-elle, « les Compagnies doivent prévoir que certains voyageurs pourront emporter dans leurs bagages des objets d'une valeur plus ou moins considérable. » La Cour suprême étant divisée sur la question, il devait naturellement en être de même de l'ensemble de la jurisprudence. Alors que certaines décisions admettent, en principe du moins, que les bagages contenant des objets précieux doivent être taxés *ad valorem* (3) ; d'autres se montrent, au contraire, plus libérales envers les particuliers, mais sans adopter généralement le principe de la responsabilité intégrale, elles admettent ordinairement que le Chemin de fer ne saurait être obligé à rembourser le montant des sommes d'argent ou des objets précieux, d'une valeur exagérée, eu égard à la situation de fortune du voyageur, au but et aux conditions de son voyage, et dont le transporteur ne pouvait prévoir ni la nature, ni

(1) Dans le même sens : Paris, 11 nov. 1867, D. 67, 2, 190 ; Grenoble, 6 déc. 1869 ; « Pand. franç. Rép. Chemins de fer », n° 7545.

(2) Cass. civ., 10 déc. 1873, D. 75, 1, 49 ; 4 mars 1874, D. 74, 1, 245.

(3) Comp. Req., 26 oct. 1896, S. 97, 1, 237 ; Rennes, 1^{er} mars 1898, S. 98, 2, 197 ; Paris, 15 mars 1899, D. 1900, 2, 59, note L. S. ; Paris, 11 août 1903, D. 1904, 2, 302.

l'étendue. Pendant ces dernières années, une grande partie de la jurisprudence s'est prononcée dans ce sens (1). C'est ainsi qu'il a été jugé, par exemple qu'on ne pouvait présumer que le voyageur emportât dans sa valise une chaîne en or de 200 francs, ni des bijoux de femme et des valeurs mobilières importantes.

Nous ne croyons pas qu'il soit possible d'étendre aux bagages une disposition qui semble bien viser spécialement les marchandises expédiées « en grande vitesse », d'après le tarif exceptionnel, c'est-à-dire par voie de messageries ; d'ailleurs, une déclaration de valeur serait, le plus souvent, impossible, eu égard à la rapidité et à la hâte avec lesquelles on doit procéder à l'enregistrement des bagages, et étant donnée aussi l'absence de service organisé à cet effet. On ne peut pas non plus restreindre la responsabilité du transporteur à la valeur qui a pu entrer dans ses prévisions ; l'interprétation que nous avons établie de l'art. 1150 C. civ. nous interdit de donner une semblable solution. Enfin, il serait par trop délicat d'apprécier si les sommes d'argent ou les objets précieux sont en rapport avec la condition du voyageur.

Pour résoudre le problème, nous ne pouvons que reprendre ce que nous avons formulé antérieurement à propos de la nature particulière des bagages. Nous avons

(1) Trib. civ. Nice, 9 février 1892, D. 93, 2, 179 ; Paris, 8 mars 1894, D. 98, 2, 461. — Trib. com. Seine, 9 mars 1894, Droit, 21 avril 1894. — Cass. 15 juillet 1896, D. 97, 1, 325. — Amiens, 18 mars 1899, D. 1900, 2, 59.

dit que la responsabilité du Chemin de fer ne se trouvait engagée qu'autant que les objets renfermés dans les colis accompagnant le voyageur ont un rapport quelconque avec les besoins et le but du voyage. Le même raisonnement s'applique, qu'il s'agisse de marchandises ordinaires, ou d'objets précieux.

C'est ainsi que la Compagnie devra rembourser intégralement la valeur des bijoux contenus dans la malle d'un commis-voyageur en orfèvrerie, quelque élevée soit-elle ; mais toutes les fois que la présence des objets précieux n'aura rien à voir avec le déplacement entrepris par le voyageur, si, par exemple, un commerçant profite d'un voyage pour transporter avec lui des objets d'art destinés à un client et qui autrement auraient été expédiés en grande vitesse, le Chemin de fer ne saurait être contraint au remboursement total de la valeur perdue.

Assurément une telle solution ne laisse pas que d'être défectueuse ; il est fâcheux qu'une Compagnie doive répondre *in infinitum* de la perte d'objets d'une valeur considérable qui, souvent à raison de leur faible poids, auront été transportés en franchise ; mais à défaut de disposition formelle, à défaut de service spécialement organisé, on ne peut suppléer *de plano* à une semblable lacune.

SECTION II

Du laisser-pour-compte

Il est évident que si la marchandise prise en charge vient à se perdre, le transporteur doit indemniser l'intéressé de la valeur totale de cet objet; mais une réparation aussi étendue doit-elle être restreinte au cas de perte totale? Ne faut-il pas l'admettre dans l'hypothèse de perte partielle ou d'avarie, ou dans le cas où la marchandise est livrée avec un retard considérable? Les expéditeurs et les destinataires ont toujours émis de semblables prétentions. Ils soutiennent que l'objet avarié ou reçu tardivement ne leur est plus d'aucune utilité et ils se prétendent fondés à l'abandonner au transporteur, contre remboursement de la valeur intégrale de l'objet. Ce mode particulier de réparation est désigné sous le nom de *laisser-pour-compte* (1).

(1) Il faut remarquer qu'en matière de perte partielle, le *laisser-pour-compte* n'est admissible qu'avec l'interprétation donnée par nous, de perte partielle du tout; en assimilant la perte partielle à la perte totale d'une partie de l'expédition, le *laisser-pour-compte* serait manifestement irrecevable.

Le laisser-pour-compte n'est pas chose inconnue dans le droit commercial, il est formellement consacré en matière de transports maritimes, sous le nom de délaissement, et c'est ainsi notamment que, d'après l'art. 369 C. com., les objets assurés peuvent être abandonnés à l'assureur qui en devra la valeur intégrale, « en cas de perte ou détérioration, si la perte ou détérioration va au moins aux trois quarts » ; mais en matière de transports terrestres, on ne rencontre aucun texte analogue.

L'ancien droit semble pourtant avoir accepté une semblable pratique. Merlin cite un arrêt du Parlement de Paris, en date du 28 septembre 1779, qui autorisait le destinataire à abandonner ses marchandises au voiturier (1). Il s'agissait, dans l'espèce, de draps qui avaient été tellement mouillés et détériorés que la revente en eût été à peu près impossible ; le voiturier fut alors tenu d'en payer la valeur selon le prix de facture. Mais, il ne semble pas que ce passage de Merlin et cet arrêt du Parlement de Paris aient éveillé l'attention des rédacteurs de nos Codes ; aussi la question de la légalité et de la validité du laisser-pour-compte, en matière de transports terrestres, a-t-elle été longuement controversée (2).

(1) Merlin, « Questions de droit-Voiturier », § 2.

(2) Le laisser-pour-compte est usité, en matière de vente, quand l'acheteur laisse au vendeur les marchandises qui ne sont pas conformes à celles qu'il avait commandées, ou qui lui sont parvenues en retard, la vente est alors résolue pour cause d'inexécution des obligations du vendeur ; c'est l'application de l'art. 1184 C. civ. — Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 31 *bis*.

Aucun auteur n'admet, d'une manière absolue, ce mode de réparation; une partie de la doctrine l'accepte, dans des cas assez restreints; mais certains se montrent absolument intransigeants et ne l'admettent dans aucune circonstance.

Le laisser-pour compte, d'après ces derniers, est un non-sens juridique; il a pour résultat de transformer le contrat de transport en un contrat de vente, de substituer aux rapports d'expéditeur à transporteur des relations de vendeur à acheteur. En l'autorisant, on viole la nature primitive du contrat, et cela, sans tenir compte du consentement de toutes les parties, car il est bien évident que la Compagnie, en prenant à charge l'objet dont il s'agit, n'a pas tacitement consenti à se rendre, le cas échéant, acquéreur de cette marchandise. Le laisser-pour-compte est d'ailleurs contraire au principe formulé par l'art. 1142 C. civ., d'après lequel toute obligation de faire se résout en dommages-intérêts en argent. L'ayant droit serait toujours favorisé, car il pourrait, selon les variations de valeur de la marchandise, accepter ou refuser cette dernière. Les Compagnies ont pour objet d'effectuer des transports et non de se livrer à des opérations de négoce; elles feraient de fort mauvaises commerçantes et subiraient ainsi une double perte. L'intéressé est à même, mieux que personne, de tirer des marchandises, si dépréciées soient-elles, le parti le plus avantageux; et d'ailleurs, il lui sera ac-

cordé des dommages-intérêts en rapport avec le préjudice subi (1).

Cependant un grand nombre d'auteurs montrent moins d'intransigeance, mais n'admettent pas que le laisser-pour-compte soit laissé au libre choix de l'intéressé; au contraire, ce mode de réparation doit être appliqué exceptionnellement, quand la marchandise est arrivée en si mauvais état que l'ayant droit ne peut en tirer le parti sur lequel il comptait, ou quand elle lui est livrée avec un tel retard qu'il lui est absolument impossible de l'employer à l'usage auquel il la destinait. Toutes les fois que le dommage pourra être utilement réparé par une allocation spéciale, c'est à cette indemnité qu'on devra se borner (2). M. Bédarride se fait le défenseur zélé des intérêts des expéditeurs et des destinataires, et se demande quelle justice il y aurait à « contraindre le destinataire à recevoir et l'expéditeur à reprendre des marchandises qui ne sont que des rossignols invendables ou à peu près sans valeur..... » « Si quelqu'un, ajoute-t-il, doit subir les conséquences d'un pareil état, c'est évidemment celui à la faute de qui cet état est imputable » Au surplus, d'après cet auteur, le laisser-pour-

(1) Verne de Bachelard, *op. cit.*, pp. 88 et 126. — Cotellet, *op. cit.*, pp. 75 et 249. — Ruben de Couder, *op. cit.*, t. III, n° 70. — Couadau, « De la responsabilité des chemins de fer pour cause de retard » ; thèse Toulouse, 1901, p. 87.

(2) Bédarride, *op. cit.*, n° 510. — Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 614. — Picard, *op. cit.*, t. IV, p. 777. — Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, p. 836.

compte n'aggrave nullement la responsabilité du Chemin de fer ; l'indemnité doit couvrir le préjudice entier, et c'est précisément le résultat que l'on obtient avec le laisser-pour-compte. Le transporteur ne perd, en effet, que la différence entre la somme qu'il a dû payer à l'intéressé et le prix auquel il a revendu l'objet ; or, il aurait toujours dû faire raison à l'ayant droit de cette différence, dont après expertise, il aurait déboursé le montant. Le laisser-pour-compte économise les frais d'une expertise ; il a, de plus, l'avantage d'être la représentation exacte du préjudice causé, alors que l'appréciation d'un expert aurait pu être au-dessus ou au-dessous de la réalité (1).

M. Sarrut, après avoir condamné en principe le laisser-pour-compte le tolère cependant dans des circonstances exceptionnelles, par exemple, s'il s'agit de denrées retirées du commerce et monopolisées par l'Etat qui cependant a accordé un certain délai pour les écouler, ou de marchandises étrangères prohibées, dont la vente n'a pu avoir lieu que durant un certain délai de tolérance (2).

M. Jacqmin admet le laisser-pour-compte en cas d'avaries, mais non pas en cas de retard (3). Pour le retard, il reprend les arguments formulés par les adversaires du laisser-pour-compte ; pour justifier ce mode

(1) Bédarride, *op. cit.*, n° 512.

(2) Sarrut, *op. cit.*, n° 661.

(3) Jacqmin, *op. cit.*, p. 235.

exceptionnel de réparation dans l'hypothèse d'avaries, il base son opinion sur ce que la marchandise avariée a perdu de ses qualités essentielles ; alors il y a, de la part du transporteur, inexécution totale de son obligation de livrer la chose qui lui a été confiée ; l'objet endommagé qu'il livre au destinataire n'est pas réellement celui qu'il avait pris en charge ; il doit donc payer la valeur de cette dernière marchandise qu'il n'a pu représenter.

En matière d'avaries et de perte partielle, la jurisprudence s'est montrée assez disposée à admettre le laisser-pour-compte ; quelques décisions, toutefois, ont fait preuve d'une sévérité rigoureuse. Un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille estime que la réception des objets avariés ne laisse au réceptionnaire que le droit de réclamer des dommages-intérêts, même s'il a formulé des réserves (1). Le Tribunal de Commerce de la Seine a soutenu que l'obligation pour un entrepreneur de transports de livrer les marchandises, en bon état, se résolvait, en cas d'inexécution par des dommages-intérêts, conformément à l'art. 1142. C. civ. (2), et le Tribunal de Commerce d'Amiens a posé en principe que seule la perte complète peut motiver le paiement de la valeur intégrale (3). Mais, la majorité des Cours et des

(1) Trib. com. Marseille, 3 mai 1886 ; Cotelle, op. cit., p. 252.

(2) Trib. com. Seine, 24 mars 1887. « Journ. des trib. de Com. », 1887, p. 258.

(3) Trib. com. Amiens, 15 février 1870 ; Lamé-Fleury, op. cit., p. 837.

Tribunaux, reconnaissent, à titre exceptionnel, la validité du laisser-pour-compte. C'est ainsi que la Cour de Rennes a admis ce mode de réparation, si la marchandise n'est plus susceptible d'être livrée au commerce quand même la dépréciation subie serait inférieure aux trois quarts de la valeur totale(1). Le laisser-pour-compte a encore été prononcé, quand des marrons frais ont germé et sont arrivés avariés, et que cette mesure est le mode de réparation le plus sûr et le plus efficace (2), ou quand la marchandise endommagée ne pourrait être vendue que comme déchet (3). Il a été aussi jugé que la compagnie devrait garder des superphosphates qui, par suite de la mouille avaient perdu leurs qualités fertilisantes(4). Le Tribunal de commerce de Nantes a estimé qu'il ne serait pas juste de forcer le destinataire à prendre livraison de tonnes de morue avariées, surtout s'il est à craindre que par suite de l'impossibilité ou au moins de la difficulté de vendre cet envoi à bref délai, le mal ne s'aggrave et qu'ainsi la perte soit totale (5).

Dans le même sens, il a été admis que si un envoi de marchandises (effets d'habillement) est livré avec des

(1) Rennes, 19 mars 1850. S. 51, 2, 61. — L'art. 369 C. com., auquel il fait allusion, est en effet, spécial aux transports maritimes.

(2) Trib. com. Seine, 1^{er} août 1894, Lamé-Fleury, op. cit., p. 840.

(3) Metz, 19 janvier 1815, Duverdy, op. cit., p. 76.

(4) Bordeaux, 18 nov. 1907, Dalloz, Code des transports de marchandises par Chemins de fer, p. 14.

(5) Trib. com. Nantes, 9 mars 1872, Lamé-Fleury, op. cit., p. 836.

manquants, la partie restante pourra être laissée pour compte, si la commande se rapporte à un assortiment d'objets constituant une seule et même opération (1). Il a été jugé également que, quand un appareil télégraphique, démontable en plusieurs pièces voyageait en colis séparés et qu'un de ces colis est venu à se perdre, la Compagnie devait rembourser la valeur intégrale de l'appareil, s'il n'est plus possible de représenter l'ensemble de cet appareil et si les pièces isolées sont sans valeur pour l'intéressé (2). Mais, par contre, le demandeur devra se contenter de simples dommages-intérêts, si la revente de la marchandise avariée est encore possible et le placement facile (3). Le laisser-pour-compte doit être restreint aux marchandises inutilisables, impropres à l'usage auquel elles devaient être affectées et ayant perdu toute valeur marchande (4). Ainsi, dans le cas où dans un envoi de plusieurs statuettes, quelques-unes arrivent brisées, le Chemin de fer ne devra rembourser intégralement que la valeur des statuettes qui sont tellement dépréciées, qu'elles ne soient plus susceptibles d'être mises en vente ; de même

(1) Trib. com. Seine, 11 févr. 1852, « Journ. de com. », 1852, p. 38.

(2) Trib. com. Nantes, 8 février 1873, « Pand. franç. Rep. Chemins de fer », n° 7583.

(3) Poitiers, 6 fév. 1894, Gaz Pal. 94, 1, 304.

(4) Agen, 12 mai 1899, S. 1901, 2, 61 ; Dijon, 27 juillet 1899. S. 1901, 2, 61 ; Trib. com. Seine, 14 janv. 1905, « Journ. des trib. de com. », 1906, p. 310.

si, dans une expédition d'effets d'habillement, une partie vient à ce perdre, le destinataire ne pourra pas refuser le restant, si ces marchandises ne forment pas un tout indivisible et peuvent facilement être réalisées par fractions (1).

La jurisprudence a été moins vite disposée à étendre le laisser-pour-compte au cas de retard. Pendant longtemps, elle résista aux prétentions des expéditeurs et des destinataires, et nous rencontrons encore, de temps à autre, quelques décisions hostiles à ce mode de réparation. En effet, en matière de retard, bien plus encore qu'en matière d'avaries, le laisser-pour-compte est bien fait pour choquer les idées préconçues de certains esprits qui trouvent étrange de voir un objet intact, en parfait état de conservation assimilé à un objet avarié, détruit ou égaré. C'est ce qui explique pourquoi la jurisprudence qui avait déjà reconnu la validité du laisser-pour-compte en matière d'avaries (2) se refusait à étendre la même solution au cas de retard (3).

Ce fut seulement en 1831 que, la première, la Cour de Nîmes accueillit une telle demande (4).

(1) Trib. com. Seine, 30 oct. 1856, « Journ. des trib. de com. », 1857, p. 103.

(2) Voir notamment Metz, 19 janvier 1815 : Duverdy, op. cit., p. 76.

(3) Paris, 25 février 1813. — Metz, 18 janvier 1815. — Paris, 11 juillet 1835. — Bordeaux, 22 juillet 1835 : Cotelle, op. cit., p. 172.

(4) Nîmes, 11 août 1831, v. Cass., 3 août 1835. S. 35. I. 817.

Une maison de commerce de Nîmes avait expédié à un négociant de Hambourg des caisses de soieries. Les Messageries Lafitte et Caillard qui s'étaient chargées du transport, livrèrent les colis avec un retard considérable à une époque où les glaces avaient arrêté la navigation sur la mer Baltique, ce qui empêcha le destinataire de les réexpédier à Stockholm, comme il en avait l'intention. Il refusa l'envoi et l'expéditeur prétendit, à son tour, le laisser aux Messageries ; la Cour de Nîmes fit droit à sa demande, estimant « que..... la vente de ces marchandises demeurant sans effet, par suite de la violation que les appelants (les Messageries) ont fait de leurs engagements, il est juste que ce soit eux qui demeurent chargés desdites marchandises et courent toutes les chances de perte ». La Cour de cassation devait, le 3 août 1835, confirmer cette manière de voir. « En droit, disait-elle, la loi en gardant le silence sur le mode d'indemnité à laquelle elle soumet les commissionnaires de roulage, voituriers et entrepreneurs de messageries, pour le cas où les marchandises sont arrivées tardivement à destination, a laissé aux tribunaux à déterminer cette indemnité d'après les faits et circonstances, d'où il suit que, dans l'espèce, en choisissant ce mode de réparation entre plusieurs autres, la Cour de Nîmes n'a fait qu'user du droit qu'elle avait (1). »

Les Cours et les Tribunaux firent quelques difficultés

(1) Cass., 3 août 1835. S. 35, 1, 817.

à se ranger à l'opinion de la Cour suprême. Quelques jours avant l'arrêt du 3 août 1835, la Cour de Nîmes était même revenue sur sa décision de 1831 (1), et basant son refus sur l'absence de disposition impérative. La Cour de Douai soutenait que le laisser-pour-compte n'est admissible qu'à défaut de toute autre réparation possible et estimait qu'« une telle impossibilité doit s'offrir rarement lorsque..... la chose existe, qu'elle est entière (2) ». Quelques tribunaux ne pouvaient admettre que le retard pût, dans quelque cas que ce fût, transformer le contrat de transport en contrat de vente (3) ; mais ordinairement la jurisprudence admet le laisser-pour-compte. La Cour de cassation a persévéré dans son opinion première (4). La Cour de Lyon a estimé qu'on « ne peut forcer l'expéditeur, après plus d'un an, à reprendre des marchandises de fantaisie et de mode (5) ; et la Cour de Paris autorise le laisser-pour-compte à défaut d'autres moyens de réparation, si le retard entraîne la perte à peu près totale du colis (6). Le Tribunal civil de Saint-Calais a admis qu'on pou-

(1) Nîmes, 11 juillet 1835, S. 35, 2, 489.

(2) Douai, 24 juin 1837, S. 38, 2, 60.

(3) Trib. com. Amiens, 25 janv. 1870, Lamé-Fleury, op. cit., p. 837. — Trib. com. Nantes, 3 mai 1882, *ibid.*, p. 834. — Trib. com. Seine, 18 avril 1883, « Journ. des Trib. de com. », 1883, p. 485.

(4) Cass., 28 avril 1862, S. 62, 1, 311. — Cass., 28 janv. 1884, D. 84, 1, 338.

(5) Lyon, 25 juin 1856, Duverdy, op. cit., p. 83.

(6) Paris, 10 déc. 1867, « Journ. des Trib. de com. », 1868, p. 462.

vait abandonner au transporteur des agendas, éphémérides et répertoires destinés à être vendus fin décembre et livrés fin janvier (1). Il en a été décidé de même, relativement à des objets destinés au culte, qui ne peuvent être vendus qu'à l'occasion de certaines fêtes religieuses et dans un certain délai (2); à des chaussures d'hiver que le destinataire vendait à l'entrée de la mauvaise saison et qu'il n'a pu écouler par suite du retard (3); à des balles de bourre de soie qui ont subi une dépréciation considérable par suite de la baisse de prix (4); à des trèfles de semence qui n'ont pu être employés (5). Dans l'hypothèse où plusieurs colis expédiés en même temps, une partie seulement a été livrée dans le délai, le destinataire peut-il refuser le restant qui lui a été remis en temps voulu? La Cour de Pau l'a décidé ainsi, estimant que « l'obligation même divisible doit s'exécuter entre le créancier et le débiteur, comme si elle était indivisible. En principe donc, le voiturier qui s'est engagé à transporter dans un certain délai, une certaine quantité de marchandises, est tenu de remettre dans ce délai, au destinataire, l'intégralité du chargement et ne peut contraindre le destinataire à

(1) Trib. civ., Saint-Calais, 25 mars 1887. — Gaz. Pal. 87, 1, 742.

(2) Paris, 18 mai 1863, Lamé-Fleury, op. cit., p. 837.

(3) Trib. civ., Vitry, 22 déc. 1879, *ibid.*, p. 839.

(4) Trib. com. Seine, 29 mars 1867, *ibid.*, p. 840.

(5) Trib. civ. Béthune, 17 août 1871, *ibid.*, p. 839.

le recevoir en partie »; à condition toutefois que la partie offerte soit inutile sans le tout (1).

Mais la jurisprudence n'admet le laisser-pour-compte que pour les marchandises que l'ayant droit ne peut employer (2). C'est ainsi qu'une telle condamnation n'a pu être prononcée quand il s'agissait d'arbres ayant éprouvé seulement un retard de quatre jours, pendant la bonne saison (3); que, dans l'espèce citée plus haut (4), le laisser-pour-compte a été restreint aux agendas, éphémérides et répertoires qui, par suite de leur arrivée après le Nouvel An, avaient perdu toute valeur commerciale, mais n'a pas été appliqué aux registres ordinaires contenus dans le même envoi et dont la vente était encore possible. Une semblable décision a été donnée pour une robe de mariée, arrivée après la date du mariage et renvoyée par l'acheteur au vendeur, car cette robe conserve une valeur réelle et peut être utilement mise dans le commerce (5); pour des ballots de tissus dont le destinataire est, mieux que personne, à même de tirer parti (6). Il a été reconnu que de simples dommages-intérêts étaient suffisants pour des tissus qui, à raison de leur nature et du pays auquel ils sont

(1) Pau, 20 janvier 1873, S. 73, 2, 135.

(2) Bordeaux, 18 mai 1892, D. 93, 2, 119.

(3) Chambéry, 11 mars 1874, D. 77, 2, 62.

(4) Trib. civ. Saint-Calais, 25 mars 1887, précité.

(5) Trib. com. Amiens, 13 nov. 1896, Lamé-Fleury, op. cit., p. 835.

(6) Trib. com. Angoulême, 18 mars 1854, *ibid.*, p. 838.

destinés (Nicaragua) ne sont pas tellement soumis au caprice de la mode qu'on ne puisse en trouver le placement, après la saison passée (1). Il en a été décidé de même pour des nouveautés d'hiver, par ce motif que le demandeur « faisant le commerce des marchandises voiturées, trouvera toujours le moyen de s'en débarrasser (2) » ; pour un colis d'hydrate, alors qu' « il a été établi que X... en avait le placement immédiat (3). » Ne saurait non plus exiger le laisser-pour-compte, le destinataire qui est suffisamment approvisionné pour faire face pendant quelques jours aux exigences de sa clientèle (4). En matière de bagages, la Cour de Grenoble a décidé que le voyageur n'avait pas le droit d'abandonner des malles arrivées en retard et contenant des effets personnels qui pourraient toujours être utilisés par lui (5).

Avant de donner notre appréciation au sujet du laisser-pour-compte, nous devons bien remarquer qu'il ne faut pas baser la validité de ce mode de réparation sur de pures considérations d'opportunité, ainsi que l'ont fait certains auteurs et certaines décisions de jurisprudence, mais uniquement sur des motifs essentiellement

(1) Colmar, 8 avril 1857, D. 57, 1, 103.

(2) Aix, 21 août 1872, D. 72, 2, 82.

(3) Trib. com. Tarare, 10 mars 1903, « Bull. ann. Ch. f. », 1904, 11, 28.

(4) Poitiers, 30 oct. 1893, S. 94, 2, 279.

(5) Grenoble, 17 juin 1869, Lamé-Fleury, op. cit., p. 834.

juridiques. Il ne suffit pas pour justifier ou pour condamner le laisser-pour-compte, de dire quel avantage il présente pour les expéditeurs ou les destinataires, ou de montrer combien il constitue une charge écrasante pour les Compagnies ; il faut examiner s'il est ou non conforme aux principes du droit.

Nous estimons que les adversaires du laisser-pour-compte, ont envisagé la question sous un faux jour. Assurément, il n'est pas permis à une seule des parties de transformer par sa seule volonté le contrat de transport en un contrat de vente ; assurément, toute obligation de faire se résout en dommages-intérêts pécuniaires ; mais dans notre matière, ces arguments doivent être laissés de côté.

La valeur intégrale de la marchandise, avons-nous dit, doit être remboursée par le transporteur, si la marchandise est perdue, car le demandeur a alors subi un préjudice équivalent à ce montant. Mais pour que la marchandise ait perdu toute valeur pour son propriétaire, faut-il qu'elle ait été détruite, incendiée ou égarée. Nous ne le pensons pas. Souvent la chose avariée ou parvenue tardivement sera aussi peu utile que si elle avait été anéantie, et il importera peu à l'intéressé d'avoir entre les mains une marchandise pareillement dépréciée ou d'en être privé. Le préjudice sera par là le même que si la marchandise avait péri en totalité : la réparation doit donc être identique. De plus, le transporteur, en représentant une marchandise inutilisable,

a manqué à son obligation de livrer la chose avec toutes ses propriétés et qualités essentielles ; ce n'est plus alors la marchandise prise en charge qu'il remet au destinataire, mais simplement un déchet.

Les superphosphates mouillés, les agendas livrés après le Nouvel-An n'ont plus aucune valeur, comme superphosphates ou comme agendas ; les premiers devront peut-être être jetés, les seconds ne pourront être vendus que comme vieux papiers.

Nous voyons ainsi comment le laisser-pour-compte se justifie ; il est admissible dans les hypothèses où le préjudice résultant de l'avarie, de la perte partielle ou du retard, est aussi étendu que s'il y avait eu perte totale de la marchandise.

Il y aura donc lieu de prononcer le laisser-pour-compte si une statue brisée ne peut plus être réparée ; si un fût de vin est altéré à tel point qu'on ne puisse même pas le vendre au prix du vin de dernière qualité ; si une pièce d'un appareil vient à être perdue et que cet appareil ne puisse plus être utilisé ; si des objets destinés à être vendus uniquement à l'occasion de certaines fêtes, qui ne doivent plus se renouveler, sont arrivés trop tard. Mais nous estimons que l'ayant droit ne saurait exiger que des dommages-intérêts, s'il peut réparer la statue endommagée, sans que la cassure soit trop apparente, et la revendre à un prix inférieur ; s'il peut écouler le vin à 0 fr. 70 le litre au prix de 0 fr. 15 ; si la pièce perdue peut être aisément remplacée et adaptée à l'appareil ; si

les marchandises arrivées trop tard pour être vendues peuvent attendre la saison prochaine ou des occasions ultérieures (1).

(1) Il y aurait lieu d'appliquer la même solution au cas où la marchandise a été considérée comme perdue et où l'intéressé en a reçu la valeur intégrale, si cet objet vient ensuite à être retrouvé ; s'il peut être encore d'un emploi utile à son propriétaire celui-ci devra le reprendre et restituer une partie de l'indemnité ; sinon, il y aurait lieu de prononcer le laisser-pour-compte, c'est-à-dire de maintenir le statu quo. — Baudry-Lacantinerie et Wahl, op. cit., t. II, n° 2590.

SECTION III

De la Dépréciation

Souvent la marchandise transportée, sans être complètement perdue, aura cependant subi une diminution de valeur plus ou moins considérable. La dépréciation peut se produire de différentes manières ; ou bien une partie de la marchandise sera totalement perdue : il y aura alors diminution de nombre ou de poids, selon que l'expédition se compose ou non de plusieurs parties divisées ; tantôt il n'y aura aucune perte de substance, mais une altération générale portant sur l'ensemble de la marchandise et lui enlevant une partie de ses qualités, c'est ce qui se produira par exemple au cas de casse, de mouille, de dessiccation, de diminution de degré alcoolique. Il y a, dans le premier cas, perte partielle ; dans le second cas, avarie, et nous avons vu plus haut qu'il convenait d'assimiler ces deux hypothèses qui, bien que théoriquement différentes, aboutissent à des résultats semblables quant au préjudice éprouvé. Enfin, l'objet n'aura peut-être subi aucune dégradation maté-

rielle ; mais, par suite d'un retard dans le transport, il sera parvenu à destination à une mauvaise époque, alors que, pour des causes diverses, les marchandises similaires auront éprouvé une baisse de valeur plus ou moins considérable.

Pour l'intelligence de la question, nous examinerons successivement l'hypothèse de dégradation matérielle, sans perte de substance ; ensuite l'hypothèse de diminution de poids ou de nombre ; enfin, le cas où l'objet, sans éprouver aucune altération, aura néanmoins subi une dépréciation.

§ 1^{er}

La marchandise expédiée est exposée à de nombreux risques au cours du transport. Des objets d'art peuvent arriver brisés, des denrées alimentaires mouillées ou, au contraire, desséchées, et l'intéressé subira, de la sorte, un dommage parfois considérable, soit qu'il ne puisse revendre ces marchandises qu'à un prix inférieur, soit que ces dernières présentent pour lui moins d'utilité et ne puisse être employées que d'une manière imparfaite à l'usage auquel elles étaient destinées. Ces causes particulières de préjudice portent le nom d'avaries.

Les marchandises avariées ayant perdu une partie de leur valeur, le transporteur doit donc faire raison à l'intéressé de cette dépréciation. L'indemnité devra être équi-

valente à la valeur perdue, c'est-à-dire qu'elle représentera la différence entre la valeur qu'aurait eue la marchandise, si celle-ci était arrivée intacte au lieu de destination, et la valeur qu'elle conserve après la détérioration (1).

Tout ce que nous avons formulé à propos du mode de détermination de la valeur, au cas de perte totale, trouvera encore sa place ici. Particulièrement, les déclarations fausses ou inexactes, quand il s'agit d'objets taxés *ad valorem*, auront aussi pour résultat de diminuer le montant de l'indemnité due. Une statue expédiée comme marbre ouvré (marchandise non soumise au tarif exceptionnel) alors qu'elle aurait dû être déclarée comme objet d'art, arrive brisée, par exemple, à destination. Cette déclaration inexacte a induit la Compagnie en erreur sur l'étendue des risques qu'elle courait; elle n'a pu ainsi apporter à la garde de l'objet toute la surveillance nécessaire, elle n'a pas touché la prime d'assurance *ad valorem* qui devait la garantir contre les conséquences éventuelles de sa responsabilité. Elle devra rembourser la diminution de valeur subie par un marbre ouvré, et non pas réparer le dommage causé à un objet d'art.

A côté des hypothèses d'avaries, pour ainsi dire classiques, telles que celles provenant de la casse ou de la

(1) Ceci n'est autre qu'une application des principes du droit commun, d'après lequel l'indemnité doit être équivalente à la perte éprouvée (art. 1149 C. civ.)

mouille, se place un cas tout particulier qui intéresse spécialement et uniquement les liquides à base d'alcool ; nous voulons parler de la diminution de degré alcoolique.

On sait que ces liquides ne peuvent être transportés qu'accompagnés d'un acquit-à-caution, pièce dressée et délivrée par l'administration des Contributions indirectes et mentionnant, entre autres, le degré alcoolique du liquide.

Une telle énonciation doit-elle être prise en considération lors du règlement de l'indemnité, quand, au cours du transport, une partie du liquide alcoolique est remplacée par un égal volume d'eau, de telle sorte que le poids reste à peu près pareil, mais que le degré alcoolique s'affaiblit dans des proportions considérables, et qu'alors une diminution d'un degré équivaut à une perte de sept litres ? Les Compagnies de chemin de fer sont-elles tenues de réparer le dommage causé par une telle sophistication, alors que le récépissé, instrument du contrat de transport était muet au sujet du degré et n'énonçait que le poids ? La question, par suite de sa grande importance, a été vivement débattue.

Les transporteurs ont prétendu que leur seule obligation consistait à rendre les fûts expédiés avec un poids conforme à celui qui avait été porté sur le récépissé ; l'acquit-à-caution est, pour eux, *res inter alios acta*, les rapports de l'expéditeur avec la régie sont distincts des relations entre expéditeur et voiturier. Par le contrat de

transport, tel qu'il est établi par le récépissé, la Compagnie s'est engagée à transporter un fût de tel poids et non pas un certain nombre de litres de liquide à un degré déterminé; en représentant un tonneau du poids identique, elle est donc entièrement dégagée. Dans une seule hypothèse, sa responsabilité serait mise en jeu, c'est quand la sophistication est due à un agent de la Compagnie, car alors il s'agit d'un cas de dol, et l'acquit-à-caution servirait de preuve, mais à ce titre seulement (1) Le Tribunal de commerce de Rouen a consacré cette prétention et a adopté les motifs invoqués devant lui par le transporteur, estimant particulièrement que s'il est fait mention de l'acquit-à-caution dans la lettre de voiture, « ce n'est ni pour ajouter aux stipulations du contrat de transport, ni pour en retrancher, mais uniquement dans le but de rendre le voiturier responsable de cet acquit-à-caution, au même degré qu'il l'est de la marchandise elle-même (2). » La Cour de cassation s'est, elle aussi, prononcée dans le même sens, jugeant particulièrement que le Chemin de fer ne saurait être tenu par les énonciations d'une pièce dont il n'a pas été appelé à contrôler l'exactitude (3).

La cause des expéditeurs et des destinataires a été

(1) Jacqmin, op. cit., p. 211.

(2) Trib. com. Rouen, 29 août 1856, Jacqmin, op. cit., p. 211.

(3) Cass., 31 déc. 1877, S. 78, 1, 274.

soutenue avec non moins d'énergie (1). On a prétendu que, loin d'être complètement indépendant de la lettre de voiture, l'acquit-à-caution ne forme avec cette pièce qu'un seul tout ; que les stipulations de l'acquit-à-caution, — document émanant de l'autorité publique, et faisant foi jusqu'à inscription de faux, — s'imposent à tous, particulièrement aux Compagnies qui ne peuvent opérer un transport qu'en vertu de cette intervention de la puissance publique. En recevant l'acquit-à-caution, le transporteur a tacitement accepté pour vraies les énonciations de cette pièce. Il importe peu d'ailleurs que la feuille d'expédition ne contienne aucune mention relative à la qualité du liquide ; si les rédacteurs des règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer ont omis de décider qu'une telle énonciation serait obligatoirement portée sur le récépissé, c'est qu'ils ont jugé que les mentions de l'acquit à-caution complétaient suffisamment celles de cette dernière pièce. La Cour de Metz s'est prononcée dans ce sens ; d'après elle, le contrat de transport « n'est plus représenté seulement par une lettre de voiture, comme dans les expéditions ordinaires, mais encore par l'acquit-à-caution », et le transporteur, nanti de cette pièce, « doit être tenu de livrer à l'arrivée la quantité de degrés déclarée au départ (2) ».

(1) Bédarride, *op. cit.*, n° 490.

(2) Metz, 22 sept. 1863, Lamé, Fleury et Sarrut, *op. cit.*, p. 632.

Nous ne pouvons qu'adopter cette manière de voir. Il serait inadmissible, en effet, que le transporteur pût livrer impunément une **marchandise** altérée. Qu'importera-t-il à l'intéressé de recevoir **un fût** de même poids, si au liquide à base d'alcool on a substitué une quantité égale d'eau? L'équité s'oppose à ce qu'un semblable préjudice ne donne pas lieu à réparation. En vain allègue-t-on que l'acquit-à-caution est, pour la Compagnie, *res inter alios acta*. Tout d'abord, quand même cela serait exact, cette pièce pourrait, au moins, constituer un puissant moyen de preuve, au même titre que les factures, livres de commerce et autres pièces inconnues du transporteur, servant à établir la valeur de la chose en cas de perte totale. Mais il y a plus ; l'acquit-à-caution n'est pas un simple acte constatant certains rapports entre l'expéditeur et un tiers ; c'est bien un acte de l'autorité publique qui fait foi jusqu'à inscription de faux, et sa sincérité s'impose à tous. Assurément le récépissé ne mentionne pas le degré alcoolique, mais il est toujours accompagné de l'acquit-à-caution, dont les énonciations ne font que compléter les siennes et sont valables au même titre.

L'indemnité, dans cette hypothèse, se détermine de la même façon qu'en matières d'avaries ordinaires.

§ 2

En cas de perte de poids, le transporteur doit faire raison à l'ayant droit de la différence entre le poids constaté au moment de la prise en charge et le poids diminué à l'époque de la livraison. La mention du poids doit, en effet, être portée sur la déclaration d'expédition. La Compagnie, de son côté, peut et doit même procéder au pesage pour vérifier l'inexactitude de la déclaration de l'expéditeur. Celui-ci, à son tour, a le droit de demander qu'il soit procédé à un pesage supplémentaire, sauf à payer une taxe supplémentaire, si le second pesage confirme les résultats du premiers.

Cependant, la Compagnie de chemin de fer ne saurait être toujours responsable de la totalité du poids perdu ; souvent cette déperdition est due, au moins en partie, à la nature propre de l'objet. Certaines marchandises sont sujettes au coulage ou à la dessiccation en cours de route, par suite de la trépidation, de l'humidité, de l'évaporation ou du vent. Cette diminution de poids porte le nom de déchet. Il est admis qu'alors la responsabilité du transporteur ne saurait être en jeu ; il n'y a aucune faute de sa part, car la dépréciation est due au vice propre de la marchandise, qui souffre toujours du transport, quelles que soient les précautions prises. Or, le vice propre est toujours un cas d'irresponsabilité du

voiturier, assimilable au cas fortuit et à la force majeure (art. 103, al. 2, C. com.). La jurisprudence hésita cependant assez longtemps à faire droit, sur ce point, aux prétentions des Compagnies, mais elle finit par se rendre à l'évidence. Toutefois, si le transporteur n'est pas tenu de réparer le dommage dû à la nature même de la marchandise, il est évidemment responsable du préjudice causé par sa faute. Il importe de déterminer dans quelles proportions le coulage ou la dessiccation sont dus à l'une et à l'autre de ces causes respectives. C'est une pure question de fait laissée à la libre appréciation des tribunaux (1) ; c'est ainsi, par exemple, que le déchet autorisé pour les vins a été limité à 1 % (2) ; celui des oranges à 3 % (3) ; celui de la houille à 2 % (4). D'ailleurs, l'évaluation peut varier suivant les circonstances, selon la longueur du parcours, les modes de transport, le climat, les circonstances atmosphériques, etc... etc...

Pour éviter toute discussion relative à la mesure du déchet, les Compagnies de chemins de fer ont voulu dresser des tableaux indiquant le quantum de la dépréciation autorisée, eu égard à la nature de la marchandise, à la longueur du parcours, à la saison pendant

(1) Cass., 5 nov., 1883, D. 84, 1, 461.

(2) Trib. com. Seine, 9 oct. 1862, Picard, op. cit., t. IV, p. 776.

(3) Paris, 15 juillet 1869, *ibid.*, p. 777.

(4) Paris, 9 déc. 1875, *ibid.*, p. 777.

laquelle le transport a été effectué. C'est ainsi que, pour nous borner à quelques exemples, le coulage autorisé pour les eaux-de-vie, spiritueux, bières, cidres, vins, vinaigre en fût, est fixé par ces tableaux à 2 % pour un parcours de 200 kilomètres et au-dessous, pour un parcours supérieur, à 1 % par 100 kilomètres, avec un maximum de 5 % en été et de 4 % en hiver ; que, pour le blé, l'orge, le seigle, le riz, les légumes secs, le taux de la dessiccation est de 1 % jusqu'à 200 kilomètres, et au delà de cette distance de 1 % par 100 kilomètres, avec un maximum de 4 % en été et de 3 % en hiver. Toutefois, ces tableaux, étant l'œuvre exclusive des Compagnies et n'ayant pas reçu l'homologation de l'autorité compétente, ne s'imposent ni aux particuliers, ni aux tribunaux, car ils n'ont aucun caractère officiel. Le juge peut y recourir et les utiliser à titre de renseignements, mais il n'est nullement obligé d'en tenir compte.

Comment déterminera-t-on la perte de poids, si l'expédition se compose de plusieurs colis ? Il faut distinguer selon que chaque colis a été pesé séparément, ou, qu'au contraire, il a été procédé à un seul pesage en bloc ; dans le premier cas, le poids de chaque colis a été inscrit sur le récépissé, le déficit sera calculé uniquement sur le colis déprécié ; mais, dans l'hypothèse contraire, il faut adopter la solution opposée ; la responsabilité de la Compagnie doit alors se borner à la représentation du poids total.

Souvent, les expéditeurs ont l'habitude de compléter

leur envoi par l'addition d'un poids, dit poids fort, et le poids de l'expédition est totalisé par l'addition de ce poids supplémentaire. Les Compagnies avaient prétendu n'être responsables que du total ainsi obtenu, alors même qu'un pesage particulier de chaque colis aurait été effectué au départ. Une semblable manière de procéder était tout à l'avantage des Chemins de fer ; mais la jurisprudence ne jugea pas bon d'y souscrire. La Cour de Metz, notamment, estima que le chiffre obtenu par l'addition du poids fort constituait, « non la condition essentielle du transport effectué, mais une simple indication du résultat total des divers pesages séparément et proportionnellement établis », de telle sorte que la quotité du déficit à réparer doit être calculée sur le colis spécial où ce déficit a été constaté (1). Cette décision est pleinement conforme à notre manière de voir ; car, du moment que le récépissé mentionne le poids de chaque colis, il y a tout autant de prises en charge distinctes.

De la perte de poids, il faut rapprocher la perte de nombre qui se produira quand l'expédition se composera, non d'une masse unique, mais de plusieurs objets séparés ; même à ce dernier point de vue, il importera encore d'établir une distinction, suivant que les marchandises formaient tout autant de colis distincts qui auraient pu voyager séparément, mais qui ont été

(1) Metz, 4 juillet 1865, Bédarride, op. cit., n° 495.

expédiés en même temps et ont fait l'objet d'un seul contrat de transport, ou qu'il s'agit, au contraire, de plusieurs objets, souvent fort nombreux, réunis dans un même colis et un envoi unique. Dans la première hypothèse, comme le nombre des colis pris en charge doit être mentionné sur la déclaration d'expédition, la Compagnie doit donc représenter une égale quantité de colis; mais il n'en est plus ainsi dans le second cas : le nombre des objets contenus dans l'envoi n'est, en principe pas porté sur le récépissé, et l'intéressé qui ne retrouve pas dans le colis la quantité voulue n'aura d'autres ressources que de réclamer des dommages-intérêts motivés par le déficit de poids; toutefois, il peut demander, moyennant paiement d'une taxe supplémentaire, que la Compagnie procède au comptage des objets, et alors celle-ci devra répondre du nombre d'objets comptés; cependant l'indication de cette quantité sur le récépissé n'est pas obligatoire quand l'expédition se compose d'objets en vrac (planches, douelles, briques, tuiles, etc...) ou lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

Nous avons ainsi vu comment on devait calculer le montant du déficit, soit de poids, soit de nombre; mais cela ne suffit point pour procéder au règlement de l'indemnité. Celle-ci devra-t-elle représenter la valeur du manquant ou bien la différence entre la valeur du tout et la valeur de la partie restante? Doit-on voir, dans

l'hypothèse qui nous occupe, un cas de perte totale d'une partie, ou, au contraire, un cas de perte partielle de l'ensemble ? Nous préférons cette dernière solution, car bien souvent la perte d'une partie de l'envoi n'est pas sans exercer une certaine influence sur le reste de l'expédition, qui subira peut-être de ce chef une certaine dépréciation (1). L'indemnité sera donc déterminée comme en matière d'avaries.

§ 3

Souvent, par l'effet du retard, la marchandise transportée arrive à destination à une mauvaise époque, alors que les objets similaires viennent de subir une baisse sensible de valeur, et qu'un semblable préjudice eût pu être évité, si la chose avait été livrée dans les délais fixés. La Compagnie devra-t-elle faire raison à l'intéressé de cette dépréciation ?

A ce sujet, il importe de se garder d'une confusion. Souvent le préjudice n'atteint qu'apparemment la valeur de la marchandise et, en réalité, celle-ci n'est pas dépréciée d'une manière irrémédiable ; nous nous trouvons alors en présence d'un de ces préjudices s'étendant

(1) Poitiers, 26 mars 1900, « Journ. des trib. de com. », 1901, p. 878.
— Contra : Aix, 21 août 1872, D. 72, 2, 182.

au patrimoine de l'intéressé d'une façon générale et dont nous nous occuperons ultérieurement ; il y aura bien lieu à indemnité, mais cette indemnité aura pour mesure, non pas précisément la baisse de valeur éprouvée, mais un préjudice quelconque, par exemple une perte de bénéfices. Toutefois, si la dépréciation est définitive et sans remède, il faut reconnaître que le dommage a réellement atteint la valeur même de la marchandise ; dans ce cas, alors, il faudra faire application des principes portés par nous dans l'hypothèse de perte totale, à propos des fluctuations de valeur. Nous avons dit, à ce sujet, que c'était toujours la valeur à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer, qui constituait la mesure du préjudice subi ; nous ne pouvons ici que faire application de la même règle, en décidant que l'indemnité devra être équivalente à la différence entre la valeur que l'objet atteignait au moment où il aurait dû parvenir au destinataire et la valeur réduite qu'il conserve à l'époque où il aura été réellement livré.

CHAPITRE II

PRÉJUDICES DIVERS ATTEIGNANT D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE L'ENSEMBLE DU PATRIMOINE DU PROPRIÉTAIRE DE LA MARCHANDISE TRANSPORTÉE.

La perte, l'avarie et le retard causeront parfois au propriétaire de la marchandise des préjudices d'une nature différente de ceux que nous avons eu l'occasion d'examiner jusqu'à présent. Dans les hypothèses précédentes, le dommage atteignait l'objet expédié seulement ; maintenant il portera sur l'ensemble du patrimoine de l'ayant droit.

Les divers préjudices dont nous allons aborder l'étude ont les uns, un caractère positif ; les autres, un caractère négatif. Il y a dommage positif quand il y a une perte effectivement subie par l'intéressé, un appauvrissement de son patrimoine ; quand, par exemple, par la faute du transporteur, il aura été condamné à des dommages-intérêts envers une tierce personne ; quand il aura dû, à la suite de la perte ou du retard, faire des

dépenses diverses. Le dommage sera négatif si la fortune de l'ayant droit n'a subi aucune atteinte, mais si ce dernier a éprouvé quelque préjudice en étant privé, par suite de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat de transport, d'un gain qu'il pouvait espérer avec raison. En faisant une semblable distinction, nous apercevons d'un côté le *damum emergens* ; de l'autre, le *lucrum cessans*.

Nous avons vu, au début de cette étude, que le droit de l'intéressé à obtenir la réparation du dommage subi était subordonné à la réunion de deux conditions : qu'il fallait que le préjudice dont se plaignait le demandeur eût été prévu ou eût pu être prévu, lors de la conclusion du contrat, et qu'il constituât une suite directe et immédiate de l'inexécution de l'obligation incombant à l'auteur du dommage (art. 1150 et 1151 C. civ.).

On doit faire une application stricte de ces principes et n'accueillir les prétentions de l'ayant droit, qu'après s'être assuré que l'objet de sa demande remplit exactement la double condition imposée par le Code civil. Nous avons eu peu à parler de dommage prévu et de dommage direct jusqu'à présent ; car presque toujours la perte de valeur ou la dépréciation étaient la conséquence nécessaire de la faute du transporteur et elles avaient pu entrer dans les prévisions de celui-ci. La question devient maintenant plus délicate et il n'apparaîtra pas toujours avec évidence que les préjudices divers que nous allons examiner satisfont aux prescrip-

tions des art. 1150 et 1151 C. civ. Nous devons donc rechercher avec attention si les conditions exigées se trouvent réunies, avant de reconnaître le droit du demandeur à obtenir la réparation des préjudices qu'il prétend avoir éprouvés ; mais auparavant, il importe d'examiner avec soin une question intéressante.

Les notions de dommages prévus et imprévus d'une part, directs et indirects d'autre part, semblent au premier abord se rapprocher l'une de l'autre, au point de se fondre l'une dans l'autre, et bien souvent, auteurs et jurisprudence n'ont pu se garder de les confondre l'une avec l'autre.

Apparemment, en effet, le dommage direct semble par cela même avoir pu être prévu par les parties ; tandis que, au contraire, le dommage indirect, parce qu'il ne constitue qu'une suite éloignée de l'inexécution de l'obligation, paraît avoir échappé à leurs prévisions. En réalité, très souvent, il en sera ainsi ; mais on ne doit pas ériger une règle de droit sur un simple fait, si souvent vérifié qu'il fût ; il faut, au contraire, rechercher si, juridiquement, la notion de dommage prévu et la notion de dommage direct ne constituent que des aspects différents d'une seule et même idée ou si, au contraire, il n'y a qu'une rencontre fortuite de deux éléments de natures diverses. Parmi les auteurs, M. Cotelle, entre autres, confond absolument l'une et l'autre notion et emploie comme synonymes, tantôt l'expression : dommage direct, tantôt l'expression : dom-

mage prévu. Il oppose les dommages directs prévus aux dommages indirects imprévus et ne semble apercevoir aucune catégorie intermédiaire (1). La jurisprudence a parfois mêlé absolument les deux idées ; c'est ainsi, pour ne citer que quelques décisions, qu'un jugement du Tribunal de commerce d'Amiens (2) semble implicitement déduire de la notion de dommage direct l'idée de dommage prévu : « La Compagnie, dit-il, a pu prévoir..... c'est là une suite immédiate et directe.... » De même, le Tribunal de commerce d'Orléans estimait que le préjudice allégué par le demandeur n'avait pu être prévu, par ce fait qu'il ne constituait pas une suite directe de l'inexécution du contrat (3). Certains tribunaux citent l'un pour l'autre, tantôt l'art. 1150 C. civ., tantôt l'art. 1151 C. civ. Certains basent sur le premier texte la notion de dommage direct (4), d'autres, pour établir que le dommage prévu ou le dommage direct doivent seuls être réparés, font, dans l'un et l'autre cas, appel aux deux textes à la fois (5).

(1) Cotelle, op. cit., p. 115 ss. — Sourdat, « Traité de la responsabilité », t. II, p. 29 ss.

(2) Trib. com. Amiens, 24 mars 1870, Lamé-Fleury, op. cit., p. 825.

(3) Trib. com. Orléans, 8 mai 1865, *ibid.*, p. 822.

(4) Rennes, 13 déc. 1869, *ibid.*, p. 822. — Trib. civ. Seine, 23 avril 1891, *ibid.*, p. 831. — Trib. com. Agen, 14 nov. 1898, *ibid.*, p. 830.

(5) Trib. com. Draguignan, 13 juillet 1894, *ibid.*, p. 832. — Cass., 3 mars 1897, D. 98, 1, 118.

Devons-nous admettre qu'il y a assimilation complète entre les deux textes des art. 1150 et 1151 C. civ. ? Nous ne le pensons pas, et nous estimons, au contraire, que l'idée de dommage direct et l'idée de dommage prévu, constituant, en droit, deux notions absolument différentes; et que si, en fait, elles se confondent souvent, c'est par une simple coïncidence, car parfois l'un des deux éléments apparaîtra alors que l'autre fera défaut. Il y a entre les textes des articles 1150 et 1151 C. civ. une différence d'origine d'abord, une différence de nature ensuite et de ces deux propositions découleront des conséquences importantes.

L'art. 1150 C. civ. a sa source dans l'intention présumée des parties. Le législateur a pensé que celles-ci avaient, en contractant, restreint l'obligation de réparation aux seuls dommages qui pouvaient alors avoir été prévus. L'art. 1151 C. civ. a une origine purement légale; il ne fait qu'interpréter le principe contenu dans l'art. 1149 C. civ., qui consacre l'obligation de réparer le préjudice subi, en se bornant à restreindre la réparation aux seules conséquences nécessaires du dommage; le texte de Pothier, où il a trouvé sa source, nous en fournit la preuve manifeste(1). Aussi cette différence d'origine explique-t-elle la différence d'étendue d'application des art. 1150 et 1151 C. civ.; nous verrons, en effet, plus loin que le premier est restreint au cas de faute

(1) Pothier, « Oblig. », n° 167.

simple, alors que le second s'applique même au cas de dol et de faute lourde ; cela tient précisément à la nature conventionnelle de l'art. 1150 C. civ. qui, fait défaut à l'art. 1151 C. civ. Les parties, en effet, ne peuvent, par des conventions particulières, prévoir les conséquences de leur mauvaise foi, car cela serait illicite et contraire à l'ordre public. Au contraire, il n'y a nul empêchement à ce que le débiteur, même coupable de dol, ne soit responsable que des conséquences directes de sa mauvaise foi ; celui-ci, si indigne d'indulgence qu'il soit, n'est tenu cependant à rien autre qu'à la réparation du préjudice ; le condamner à indemniser le créancier des dommages-intérêts, dont très souvent il ne sera pas l'auteur, ce serait lui infliger une pure pénalité.

Outre la différence d'origine, il existe entre les art. 1150 et 1151 C. civ., une différence de nature ; tandis que le premier de ces textes a une nature purement subjective, le second a une portée toute objective ; les conditions posées par l'un peuvent, dans une certaine mesure, varier selon le gré des parties ; au contraire, celles qui sont établies par l'art. 1151 C. civ. dépendent de pures circonstances de fait, indépendantes de la volonté des contractants.

Cette différence de nature explique pour quelles raisons les conditions imposées par ces textes, si elles coïncident souvent en fait, ne se juxtaposent nullement en droit, et pourquoi à la notion de dommage direct ne correspond pas toujours et nécessairement la notion

de dommage prévu. Bien plus, on ne saurait même pas alléguer que la catégorie des dommages prévus constitue une subdivision de la catégorie des dommages directs ; que si tous les dommages directs ne sont pas des dommages prévus, tous les dommages prévus sont au moins des dommages directs ; la réciproque n'est pas davantage établie ; il peut, en réalité, y avoir des dommages directs imprévus et des dommages indirects prévus ; car, entre ces deux notions, on ne saurait établir aucune relation juridique. Le caractère subjectif de l'art 1150 C. civ. rend plus délicate la tâche du juge que la portée objective de l'art. 1151 C. civ. Alors qu'il est assez aisé de rechercher s'il y a entre la faute contractuelle et le dommage allégué une relation directe de cause à effet, par un examen attentif des circonstances de fait ; il est, par contre, très difficile d'apprécier si les parties ont pu prévoir ce préjudice lors de la formation du contrat, et il est bien délicat de discerner ce qui est alors entré dans leurs prévisions.

On peut encore déduire de la différence de nature une autre conséquence relative à la difficulté des obstacles que les art. 1150 et 1151 C. civ. élèvent aux prétentions des demandeurs. Les exigences imposées par l'art. 1151 C. civ. dressent, quand elles s'élèvent, une barrière infranchissable ; si le dommage allégué n'est pas une suite immédiate et directe de la faute du débiteur, le créancier est obligé de s'incliner, il n'a aucun moyen de renverser l'obstacle ; il n'en sera pas de même des diffi-

cultés opposées par l'art. 1150 C. civ., bien souvent, le créancier pourra les prévenir en prenant la sage précaution d'avertir le débiteur des dommages éventuels ; par contre, il pourra arriver quelquefois que les conditions dans lesquelles le contrat est conclu ne permettent aucun avertissement, et alors, même en présence d'un dommage direct, le demandeur verra ses prétentions succomber.

Les notions de dommage prévu et de dommage direct sont donc juridiquement distinctes l'une de l'autre ; mais, de plus, même en fait, elles ne se confondront pas nécessairement ensemble, précisément, à cause des différences de nature et d'origine ; non seulement en cas de dol, l'art. 1151 C. civ. apparaît et reçoit seule application ; mais, même en cas de faute légère, nous ne rencontrons pas toujours la notion de dommage direct accouplée à l'idée de dommage prévu, la notion de dommage indirect amenant à sa suite l'idée de dommage prévu. La nature subjective de l'art. 1150 C. civ. en face de la portée objective de l'art. 1151 C. civ. suffit à empêcher toute juxtaposition, même de fait, et s'il y a souvent coïncidence entre l'un et l'autre élément, ce n'est rien autre chose que l'effet d'une circonstance purement occasionnelle

Souvent l'intéressé privé de la possession de sa chose, n'ayant entre les mains qu'une marchandise avariée ou un colis incomplet, ou ne pouvant profiter de l'objet expédié en temps utile, par l'effet du retard, se verra

condamné à payer des dommages-intérêts envers un tiers, vis-à-vis duquel il n'a pu, pour ces motifs, remplir ses engagements.

L'ayant droit avait, par exemple, promis à un tiers de lui livrer la marchandise transportée, dans un délai convenu, l'objet n'arrive pas ou arrive trop tard ; dans ce cas, il peut être condamné à des dommages-intérêts envers son acheteur. Nous ne pensons pas que l'art. 1151 C. civ. s'oppose à ce qu'il ne puisse se retourner contre le transporteur, car la condamnation encourue est bien la suite de la faute de celui-ci. Il n'a pu s'y soustraire et, par ailleurs, il l'aurait certainement évitée si la marchandise lui avait été remise intacte et en temps voulu. On adopterait une même solution si le montant des dommages-intérêts avait été liquidé à l'amiable et sans procès, mais à condition qu'il fût bien établi que ce montant ne pouvait être fixé à une somme moindre. Toutefois, dans l'une et l'autre de ces deux hypothèses, il faudra vérifier d'une manière attentive si cette obligation de payer des dommages-intérêts est due réellement à la perte, à l'avarie ou au retard, ou si, au contraire, elle ne peut être attribuée à des causes d'une nature toute différente. Il serait possible, par exemple, que l'acheteur refusât la marchandise qui lui est présentée tardivement et réclamât des dommages-intérêts, non pas à cause du retard, mais parce qu'il n'y a pas conformité de commande.

L'art. 1150 C. civ. ne s'oppose pas non plus à ce que

l'intéressé soit remboursé des dommages-intérêts qu'il a dû payer. On a soutenu, il est vrai, que les marchandises expédiées étaient susceptibles de se prêter aux usages les plus divers et aux transactions les plus variées ; que, par suite, le transporteur ne pouvait supposer qu'il s'agissait de marchandises déjà vendues, et que le destinataire, faute par lui de livrer ces objets à son acheteur en temps utile, se verrait dans l'obligation de payer à celui-ci des dommages-intérêts (1).

A vrai dire, la Compagnie ne peut soupçonner le but de chaque expédition qui lui est confiée ; si pareille chose était possible au modeste roulier, il n'en est plus de même des grandes entreprises de chemins de fer. Mais l'art. 1150 C. civ. exige-t-il qu'à propos de telle expédition en particulier, la Compagnie ait prévu que la marchandise comprise dans cet envoi était déjà vendue et que le destinataire, ne pouvant la représenter à son acheteur dans le délai convenu, devrait payer à celui-ci des dommages-intérêts. Nous croyons que cette manière de raisonner serait par trop stricte et qu'il suffit que le fait de la vente et de la condamnation ait pu entrer dans les prévisions générales de la Compagnie (2). Or, celle-ci a pu évidemment prévoir que parmi toutes les marchandises qui lui étaient remises, certaines étaient sans doute déjà vendues et que, faute par le ven-

(1) Verne de Bachelard, *op. cit.*, p. 68.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 610.

deur de les livrer en bon état et dans un délai convenu, l'acheteur pourra réclamer des dommages-intérêts (1).

Nous ne saurions adopter la même solution si les dommages-intérêts avaient été liquidés d'avance et à forfait, au moyen d'une clause pénale. D'abord, l'indemnité ainsi établie n'est pas une conséquence immédiate de l'inexécution du contrat de vente ; elle trouve sa cause dans la convention particulière intervenue entre le vendeur et l'acheteur, car il y a eu novation de la créance existant au profit de l'acheteur contre le vendeur. De plus, s'il a pu prévoir l'obligation imposée par la loi (art. 1142 C. civ.), le transporteur n'a certes pas deviné que l'indemnité avait été réglée à forfait. D'ailleurs, cette dernière est souvent exorbitante, il serait donc injuste que la Compagnie fût obligée de garantir le vendeur des dommages-intérêts, parfois excessifs, dont il s'est volontairement chargé en souscrivant à la clause pénale (2). »

Le demandeur pourra prétendre, à bon droit, que, par la faute du transporteur, il a été obligé de faire des dépenses supplémentaires ; car de semblables frais sont la conséquence immédiate et nécessaire de la perte, de l'avarie et du retard, et la Compagnie ne peut alléguer qu'elle n'en a pas prévu le principe. En cas d'avaries, on

(1) Sarrut, op. cit., n° 689. Paris, 26 janv. 1861, « Journ. des trib. de com. », 1861, p. 292. — Contra : Dijon, 21 juillet 1886, Pand. franç., 86, 2, 51.

(2) Sarrut, op. cit, n° 690. — Cass., 15 juillet 1896, D. 97, 1, 325.

devra tenir compte de ce que l'intéressé a dû, pour réparer l'objet endommagé, faire appel à des ouvriers spéciaux (1), faire des dépenses extraordinaires pour la réfection de pièces de porcelaine n'existant pas en magasin (2). En cas d'accident arrivé à un cheval, il faudra comprendre, dans le calcul de l'indemnité, le préjudice résultant de ce que l'attelage se trouve dépareillé et les frais de nourriture et de garde qui ont été la suite de l'accident (3). De même, le Tribunal de commerce de Nantes a estimé que la Compagnie doit indemniser le voyageur de commerce « du préjudice qui résulte directement du retard apporté dans la remise de ses colis, tel que : dérangements, frais de correspondance, dépêches, frais de séjour et autres, qui sont la conséquence de ce retard (4). »

En cas de retard des bagages contenant le linge, les effets d'habillement d'un voyageur, le transporteur, qui a pu prévoir que ces objets devaient être utilisés sitôt l'arrivée à destination, doit rembourser les sommes dépensées pour l'achat de nouveaux effets, ou, au moins, fournir un dédommagement proportionné à la durée de la privation. Il en sera de même pour les frais de voyage

(1) Trib. com. Granville, 17 janv. 1889, « Gaz. Pal. » 89, 1, 743.

(2) Limoges, 4 août 1904, « Journal des trib. de com. », 1906, p. 795.

(3) Paris, 1^{er} fév. 1868, « Journ. des trib. de com. », 1869, p. 46.

(4) Trib. com. Nantes, 23 fév. 1889, Cotelle, op. cit., p. 118.

que le demandeur aura dû faire pour venir soutenir ses prétentions en justice (1).

Mais il ne faudrait plus raisonner de la sorte, si le retard avait permis à un créancier du destinataire de saisir les marchandises de celui-ci ; car alors il n'y a pas de relation de cause à effet entre la faute du transporteur qui n'a pas livré l'objet en temps utile et la saisie opérée par le créancier (2).

Le règlement des dommages-intérêts est relativement facile dans les diverses hypothèses que nous venons d'apercevoir ; alors il est aisé de voir si les conditions imposées par les art. 1150 et 1151 C. civ. se trouvent remplies ; mais la tâche sera plus délicate, si nous passons à une autre catégorie de préjudices, à ceux qui résultent du gain manqué (*lucrum cessans*). Il est peu aisé de déterminer à l'avance et avec certitude si une vente manquée ou une perte de clientèle réunissent les conditions nécessaires pour donner droit à indemnité ; cela dépend, en grande partie, des circonstances de l'espèce ; mais s'il nous est difficile de statuer sur un cas particulier, d'une manière préjudicielle, du moins pouvons-nous essayer de formuler quelques principes généraux susceptibles de s'adapter à des circonstances diverses.

Si la marchandise expédiée est assurée d'être vendue, sitôt son arrivée à destination, soit qu'elle voyage aux

(1) Cotelle, op. cit., p. 116.

(2) Alger, 11 juillet 1892, Baudry-Lacantinerie et Wahl, op. cit., t. II, n° 2589.

risques et périls de l'expéditeur et que les parties aient convenu que la vente ne serait conclue que si la marchandise était livrée dans un certain délai, ou que le marché serait résilié si cette condition n'était pas remplie, soit encore qu'il s'agisse d'une marchandise vendue à l'avance au moyen de représentants de commerce ou de courtiers, nous croyons que l'intéressé sera fondé à demander à la Compagnie de l'indemniser des bénéfices qu'il a manqué de réaliser.

Il est certain que la conclusion du contrat de vente ou sa consolidation définitive étaient subordonnées à une condition : la livraison de la marchandise dans le délai fixé ; or, cette condition n'a pu se réaliser, uniquement par le fait du chemin de fer ; la rupture des relations entre le vendeur et l'acheteur est la conséquence certaine et la suite immédiate de cette faute ; et, comme nous l'avons montré précédemment, à propos des dommages-intérêts dus par le vendeur à l'acheteur, la Compagnie ne saurait alléguer qu'elle n'a pas pu prévoir une semblable éventualité. Elle devra donc rembourser à l'ayant droit le montant des bénéfices qu'il aurait dû retirer de cette vente (1).

Mais la question ne se pose plus d'une manière aussi nette, si les marchandises expédiées étaient destinées à être mises en vente, si les objets perdus ou livrés tardi-

(1) Cotelle op. cit., p. 162, Contra, Dijon, 21 juillet 1886. Pand. franç., 86, 2, 51.

vement étaient des échantillons devant être utilisés par des voyageurs de commerce au cours de leurs tournées. Dans ces hypothèses, les intéressés alléguent qu'ils ont manqué de nombreuses affaires, qu'ils n'ont pu visiter leur clientèle et ont perdu de nombreuses commandes, non seulement dans le présent, mais même dans l'avenir, et à ces réclamations, souvent d'une importance énorme, les Compagnies répondent qu'elles n'ont pu prévoir de pareils préjudices et que ceux-ci ne sont qu'une conséquence incertaine, ou du moins fort éloignée, de la perte ou du retard.

La jurisprudence a été peu uniforme sur cette matière ; tantôt, elle a interprété d'une manière large les art. 1150 et 1151 C. civ ; tantôt, au contraire, elle s'est montrée sévère à admettre les prétentions des demandeurs.

Le Tribunal de commerce de Nantes a été d'une rigueur particulièrement impitoyable. Dans un premier jugement, il posait en principe « qu'il n'y a aucune importance à attacher à toutes les allégations du demandeur, de préjudices dérivés indirectement de l'accident, tels que concurrence des voyageurs d'autres maisons, mécontentement, défiance et perte de clientèle, absence du chef de la maison de son atelier, travaux de fabrication en souffrance ; que toutes ces causes, prétendues d'indemnité, sont formellement contraires aux prescriptions de la loi, qui n'admet, comme dommages-intérêts, que ceux qui sont une suite directe de

l'inexécution de l'obligation, et qu'on a prévus ou pu prévoir au moment du contrat (1). »

Onze ans plus tard, il persistait dans sa manière de voir et décidait que « le commis-voyageur dont les malles ont été égarées ne peut obtenir aucune indemnité à raison du préjudice indirect que lui cause la privation momentanée d'albums de dessins et d'échantillons dont il se sert pour visiter sa clientèle (2). »

En matière d'échantillons, la jurisprudence semble distinguer, suivant qu'il s'agit de bagages de voyageurs de commerce, reconnaissables comme tels, ou, au contraire, de colis expédiés par voie de messagerie.

Dans le premier cas, elle estime que la forme extérieure du bagage, le fait qu'il porte l'étiquette d'une maison de commerce et l'adresse d'un voyageur de commerce, sont des indications suffisantes pour faire connaître à la Compagnie le but du voyage et l'intérêt qu'attache l'ayant droit à la livraison en temps utile.

C'est ainsi, pour ne prendre que quelques exemples, que la Cour de Bordeaux a estimé « qu'une Compagnie qui reçoit les bagages d'un voyageur de commerce doit se rendre compte de l'importance qu'ils ont pour lui (3). »

Il a été également admis que la responsabilité du transporteur se trouvait engagée, par cela seul qu'il sait

(1) Trib. com. Nantes, 30 nov. 1876, Cotelle, op. cit., p. 128.

(2) Trib. com. Nantes, 10 déc. 1887, Cotelle, op. cit., p. 131.

(3) Bordeaux, 9 avril 1861, S. 62, 2, 359.

qu'il a affaire à un voyageur de commerce et que ses bagages contiennent des échantillons (1), et que la Compagnie devait indemniser l'intéressé au cas où la privation de ceux-ci, causée par le retard, l'a privé du bénéfice qu'il aurait acquis sans l'interruption de sa tournée (2).

Toutefois, un arrêt de la Cour d'Agen a exigé du voyageur qu'il établisse que des maisons rivales l'avaient devancé pendant son retard et qu'il avait été empêché, par ce fait, de conclure de nombreuses ventes. Cette décision refusait toute indemnité, s'il n'était pas démontré que la diminution de commandes a eu lieu après l'interruption du voyage, et si, dans le genre de commerce dont il était question dans l'espèce, les voyageurs n'étaient pas attendus par les clients à des dates absolument fixes (3).

Par contre, si les échantillons sont expédiés par voie de messagerie, la jurisprudence ne paraît pas admettre aussi facilement les réclamations des demandeurs, il faut que la Compagnie ait été mise à même de prévoir l'intérêt particulier qui s'attache à la bonne exécution du transport. La Cour de Grenoble, entre autres, a estimé que le transporteur n'avait pu pressentir, soit la réalisation, soit la rupture d'un marché important de

(1) Dijon, 6 juil. 1859, S. 60, 2, 45.

(2) Trib. com. Granville, 7 janv. 1886, « Gaz. Pal. », 89, 1, 743.

(3) Agen, 18 mai 1904, D. 1906, 2, 94.

peaux de chevreaux, que la feuille de déclaration « ne contenait pas la mention : échantillon, laquelle aurait certainement attiré l'attention de la Compagnie et lui aurait révélé, d'après l'usage suivi dans le commerce des peaux pour la ganterie, la possibilité d'un marché plus considérable se rattachant d'une manière immédiate et directe à ce premier envoi restreint qu'en recevant ce ballot de peaux de chevreaux sans autre indication, la Compagnie a dû ne se croire tenue que de la garde, du transport et de la remise, à l'époque convenue, des peaux expédiées et, par suite, que de la responsabilité découlant uniquement pour elle de leur transport et de leur remise régulière, sans rapport avec le marché de 1104 douzaines, dont rien, lors du contrat, ne lui avait fait soupçonner l'existence et la possibilité (1). » Le Tribunal de Commerce de Marseille, se prononçant dans le même sens, basait sa décision sur ce fait que « la lettre de voiture ne portait aucune mention pouvant faire connaître à la Compagnie que la caisse dont il s'agissait, contenait des échantillons (2). »

Pour les objets autres que les échantillons, la jurisprudence s'est montrée peu uniforme. Certaines décisions semblent triompher aisément des difficultés que

(1) Grenoble, 6 déc. 1869, Pand. franç. Rép. Chemins de fer, n° 7545.

(2) Trib. com. Marseille, 11 mars 1881, « Bull. ann. Ch. f. », 1881, p. 208. — *Ibid.*, Trib. com. Seine, 27 mai 1867, *ibid.*, 1868, p. 111. — Trib. com. Seine, 12 juin 1868, *ibid.*, 1868, p. 150. — Trib. com. Poitiers, 10 nov. 1879, *ibid.*, 1882, p. 59.

leur opposent les art. 1150 et 1151 C. civ. C'est ainsi que la Cour de Paris a reconnu que les vins de 1872 ayant plus de vinosité, il était indispensable au destinataire de recevoir promptement les vins du Midi, afin de relever et de donner du ton aux crûs de Bourgogne, sous peine de voir ceux-ci s'altérer; et que le demandeur avait, par suite intérêt à placer immédiatement ces vins, qui pouvaient s'altérer aux premières chaleurs de l'été (1). Le Tribunal civil de la Seine a accordé des dommages-intérêts à un architecte qui avait envoyé, en vue d'un concours, une caisse contenant le plan d'un lycée à construire et livrée tardivement après le concours : « Attendu, dit le jugement, que des architectes qui ont fait des travaux importants pour se présenter à un concours où ils peuvent trouver honneur et profit, éprouvent un préjudice certain, par suite de la faute de la Compagnie qui les prive du droit de figurer à ce concours (2) ».

Mais d'autres décisions appliquent d'une manière très stricte les textes de la loi et exigent qu'il soit justifié d'une manière exacte que les conditions imposées par les art. 1150 et 1151 C. civ. se trouvent remplies.

C'est ainsi que la Cour de cassation repoussa la demande d'un propriétaire de machine agricole qui prétendait être indemnisé de « la perte des commandes de

(1) Paris, 22 mars 1875, « Journ. des trib. de com. », 1876, p. 459.

(2) Trib. civ. Seine, 23 avril 1891, Couadau, op. cit., p. 68.

travaux que les propriétaires voisins auraient faites, s'ils avaient vu fonctionner la machine », car « rien ne prouve que, même au cas de réussite des expériences, ces commandes se fussent produites... la privation d'avantages problématiques n'a pu être prévue lors du contrat et ne constitue point une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention (1). »

Dans une espèce à peu près analogue, il a été jugé que les allégations du demandeur ne peuvent être prises en considération, car leur réalisation se réfère à une époque postérieure à la conclusion du contrat de transport, et que le Chemin de fer n'a pu les prévoir au moment de la prise en charge (2). Dans le même sens, on a reconnu que la Compagnie ne saurait être déclarée responsable d'une interruption de travail dont elle n'avait pas été avertie lors de la formation du contrat de transport (3). Il a été jugé aussi qu'il était inadmissible que la seule indication de la rue d'Hauteville sur la feuille d'expédition fût suffisante pour révéler au transporteur que c'est dans ce quartier qu'habitent les commissionnaires de porcelaine, et que « l'on ne saurait sérieusement exiger des agents de transport l'art de

(1) Cass., 3 mars 1897, D. 98, 1, 118. — *Ibid.*, Cass., 22 nov. 1893, D. 94, 1, 358. — Cass., 15 juillet 1896, D. 97, 1, 325.

(2) Trib. com. Beauvais, 8 déc. 1885, « Bul. ann. ch. f. », 1887, p. 119.

(3) Trib. com. Rouen, 1^{er} août 1887, « Bull. ann. ch. f. », 1887, p. 176. — *Ibid.*, Trib. com. Calais, 11 fév. 1902, « Bull. ann. ch. f. », 1902, 2, 64.

deviner l'intention secrète des expéditeurs et d'interpréter les adresses à l'instar de rebus (1). »

Enfin, un arrêt de la Cour de cassation semble établir implicitement une distinction ingénieuse entre les transports de bagages et les transports ordinaires par voie de messagerie, et exiger, pour ces derniers seulement, que l'expéditeur prévienne la Compagnie de l'intérêt qu'il attache à la livraison du colis en temps utile, car alors « le contrat de transport se constate par une lettre de voiture, acte écrit, par lequel l'ayant droit peut mettre au courant le transporteur. » Au contraire, on ne peut se montrer aussi exigeant quand il s'agit de bagages, car alors toute déclaration préalable est impossible (2).

Quant à la perte de clientèle future, la jurisprudence n'a guère hésité à y voir un dommage indirect qui ne pouvait donner lieu à réparation (3).

Il importe d'examiner avec la plus grande attention la question des bénéfices perdus et des ventes manquées. La tâche est particulièrement ardue, et l'on ne doit pas s'étonner de trouver la jurisprudence incertaine.

La difficulté est grande surtout quand il s'agit de transports par chemins de fer ; le contrat de transport

(1) Limoges, 4 mai 1904, « Journ. des trib. de com. », 1906, p. 795.

(2) Cass., 26 oct. 1896, S. 97, 1, 231.

(3) Trib. comm. Marseille, 24 août 1900, Couadau, op. cit, p. 66 ; Caen, 11 déc. 1901, Droit, 23 avril 1902.

est établi d'après la feuille d'expédition, qui ne contient, le plus généralement, que quelques rares mentions, insuffisantes pour mettre le transporteur au courant des risques qu'il assume.

Nous estimons qu'il faudra interpréter l'art. 1150 de la manière la plus large, et condamner la Compagnie à réparer le dommage subi; si celui-ci a pu être prévu d'une manière générale au moment de la prise en charge (1) Nous croyons que le transporteur sera suffisamment informé que le colis contient des échantillons par la forme particulière de la caisse, par l'étiquette portant l'indication d'une maison de commerce; qu'il peut prévoir qu'un marchand forain dispose d'un approvisionnement peu important dont la perte ou la livraison tardive lui causera un grave préjudice. Il lui est aisé de pressentir que des marchandises envoyées à une maison de commerce, ou expédiées dans une localité où se tient une foire ou un marché important sont destinées à être vendues.

De même, si une marchandise, particulièrement lourde et transportée ordinairement par petite vitesse, est expédiée par grande vitesse, il peut se rendre compte que l'intéressé doit tenir à ce que la marchandise soit livrée sans retard.

Mais, par contre, comment pourrait-il prévoir qu'un colis ordinaire, qui a été déclaré sous la seule dénomi-

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 610.

nation de peaux de chevreaux, devait servir de base à d'importantes commandes ? il lui est impossible en effet de connaître les usages suivis dans le commerce de la ganterie ; encore moins devinerait-il que des agriculteurs, en voyant fonctionner une machine, auraient fait des demandes d'achat au constructeur ?

Nous devons aussi faire application des règles que nous avons posées, relativement à la nature des bagages et reconnaître que le transporteur ne sera pas tenu d'indemniser l'ayant droit des pertes de bénéfices si les objets, qui n'ont pu être vendus, ont été expédiés comme bagages, alors qu'ils auraient dû être transportés par voie de messagerie.

L'art. 1150 C. civ. forme une barrière souvent infranchissable aux prétentions du demandeur ; mais celui-ci se heurte à un obstacle plus important encore, lorsqu'il voit se dresser devant lui l'art 1151 C. civ.

Ce texte anéantit toutes ses espérances, quand il réclame des dommages-intérêts pour perte de clientèle, on ne doit pas hésiter à y voir, selon nous, un dommage indirect qui peut être attribué à diverses causes, par exemple au zèle de concurrents actifs ou au mécontentement éprouvé par les clients habituels du demandeur.

Mais, même à propos des marchés manqués par un voyageur de commerce au cours de sa tournée ou par un commerçant, il est souvent bien difficile de voir dans les préjudices allégués une suite immédiate et nécessaire de la perte ou du retard. Est-il bien vrai que les

mécomptes subis soient dus, d'une manière certaine et absolue, au fait même du transporteur? Cela est douteux. En effet, ces ventes, ces commandes étaient souvent bien aléatoires et problématiques. Le demandeur aurait-il réalisé les mêmes bénéfices que de coutume? On ne peut répondre avec certitude à cette question. Peut-être, au contraire, aurait-il éprouvé les mêmes déboires, s'il avait pu utiliser ses marchandises ou étaler ses échantillons, car la concurrence aurait pu se faire sentir, d'une manière aussi vive et lui nuire dans d'aussi fortes proportions. Par contre, même ainsi privé de ses colis, un voyageur ou un commerçant actif et diligent auraient pu peut-être, malgré tout, conclure des affaires; la vente ne sera pas toujours manquée, en dépit de l'absence ou de l'insuffisance de marchandises; il semble donc difficile de voir, dans le préjudice qui nous occupe, une suite directe et nécessaire de la mauvaise exécution du contrat de transport, et c'est à juste titre que la Cour d'Agen exigeait que le demandeur établît, d'une manière précise, que le dommage ne pouvait être attribué à aucune autre cause qu'à la faute de la Compagnie (1); mais une telle justification sera des plus difficiles et, bien souvent même, impossible.

Quand le bénéfice ne sera pas d'ores et déjà assuré, le demandeur ne verra qu'avec peine triompher ses prétentions. Après avoir dû satisfaire aux prescriptions

(1) Agen, 18 mai 1904, D. 1906, 2, 94.

de l'art. 1150, il devra encore établir que le préjudice qu'il allègue est la cause immédiate et inévitable de la perte, de l'avarie ou du retard. La réunion de ces deux conditions constituera un obstacle souvent infranchissable aux revendications des particuliers.

Pour nous résumer sur l'ensemble de ce chapitre, rappelons brièvement que les art. 1150 et 1151 C. civ. ne s'opposent guère à ce que l'intéressé obtienne la réparation des dommages-intérêts et frais divers qu'il a dû déboursier ; qu'il pourra aisément obtenir une indemnité quand le gain eût été certain, sans le fait accidentel dont la Compagnie est l'auteur ; mais si le bénéfice est incertain et aléatoire, ce ne sera qu'avec la plus grande difficulté qu'on pourra triompher des exigences de la loi. Enfin, la perte de clientèle constitue toujours un dommage indirect et ne saurait, dans aucun cas, donner lieu à réparation.

CHAPITRE III

LIMITATION ET FIXATION FORFAITAIRE DES DOMMAGES-INTÉRÊTS

Nous venons de voir combien il était difficile de mesurer l'étendue du préjudice causé et de procéder au règlement des dommages-intérêts. Les règles du Code civil, si elles ont la louable intention de fixer l'indemnité de la manière la plus équitable possible, ne laissent cependant pas que d'être d'une application souvent peu commode, car en étant trop générales, elles manquent par le fait de précision et engendrent des contestations nombreuses et regrettables, nuisibles à l'une et à l'autre des parties.

Le créancier, obligé de prouver l'existence du préjudice qu'il allègue, ne peut souvent réunir les éléments nécessaires pour établir le bien-fondé de ses prétentions. Enfin, la responsabilité du débiteur, tenu de répondre intégralement non seulement du *damnum emergens* mais encore du *lucrum cessans*, est bien lourde, malgré les limitations apportées par les art. 1150 et 1151 C. civ.

On comprend l'intérêt que les parties peuvent avoir à adopter un autre mode de règlement des dommages-intérêts.

Deux moyens s'offrent à elles : l'un consiste à fixer, d'une manière définitive, l'indemnité qui sera due par le seul fait de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat, sans que le créancier ait besoin de faire la preuve du bien-fondé de ses allégations, c'est la fixation à forfait, la clause pénale établie par l'art. 1152 C. civ. ; l'autre moyen, moins catégorique, détermine seulement le maximum de la somme qui devra être allouée à titre de dommages-intérêts.

Pour l'intelligence de la matière, nous ferons d'abord une étude théorique des clauses forfaitaires et des clauses limitatives modifiant la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, telle que nous l'avons établie précédemment. Nous rechercherons quelles sont leurs conditions de validité nécessaires, de quelle manière et jusqu'à quel point elles doivent recevoir application. Nous examinerons ensuite brièvement quel emploi font de ces clauses les tarifs qui régissent les transports intérieurs français.

SECTION PREMIÈRE

Des clauses limitatives et forfaitaires en matière de règlement de dommages-intérêts dans les transports de marchandises par chemins de fer.

(Etude théorique)

§ 1^{er}

Ordinairement, c'est de l'accord de volonté des parties que résulte la clause limitant ou fixant à forfait l'indemnité (1). Le consentement réciproque de chacun des contractants est une condition nécessaire et suffisante. Dans le contrat de transport de marchandises par chemin de fer, l'accord préalable continue à être exigible, en l'absence du moins de toute disposition légale impérative ; mais il faut quelque chose de plus, cet accord devra être sanctionné par une autorité supérieure, et si la Compagnie consent à convenir avec les uns d'un mode

(1) Quelquefois, cependant, une disposition légale peut suppléer à cet accord.

particulier de réglementation des dommages-intérêts, elle ne pourra refuser le bénéfice de ce régime aux autres.

Tout d'abord, pour fixer une indemnité selon des règles différentes du droit commun, le consentement de l'expéditeur est nécessaire.

Les anciens commissionnaires de roulage avaient essayé de restreindre l'étendue de leur responsabilité. Ils avaient invoqué un décret des 23-24 septembre 1793 (art. 62) d'après lequel, en cas de perte ou d'avarie, les messageries nationales n'étaient tenues que jusqu'à concurrence d'un maximum de 150 francs ; mais ce texte était spécial à l'entreprise des messageries nationales et, depuis la suppression de ces dernières par la loi du 9 vendémiaire an VI, il avait perdu toute sa raison d'être ; aussi, la jurisprudence repoussa-t-elle les prétentions des voituriers (1). Mais ceux-ci ne se découragèrent pas et ils portèrent la lutte sur un autre terrain. Ils imaginèrent de remettre à l'expéditeur, au moment de la prise en charge, un bulletin imprimé portant, entre autres indications, que le transporteur n'était, à défaut d'une déclaration de valeur préalable, responsable que jusqu'à une concurrence d'une somme déterminée, que, par réminiscence sans doute, on avait fixée à 150 francs ; mais leurs efforts ne furent pas davantage couronnés de succès, et les Compagnies de

(1) Cass., 6 fév. 1809, S. chr. — Rouen, 20 fév. 1816, S. chr. — Lyon, 6 mars 1821, S. chr.

chemins de fer, qui venaient de faire leur apparition, ne purent réussir là où leurs devanciers avaient échoué (1). La question se posa dans les mêmes termes, dans les provinces rhénanes, où les codes français étaient encore en vigueur; le Tribunal de commerce et la Cour d'appel de Cologne estimèrent que l'art. 103 C. civ., qui consacre le principe de la responsabilité intégrale du voiturier, était une disposition d'ordre public, à laquelle on ne pouvait déroger; mais, par contre, la Cour de Cassation prussienne admit la validité de la clause limitative (2).

En matière de transport de bagages, la jurisprudence s'est montrée quelquefois disposée à accueillir les prétentions des Compagnies (3).

Nous ne pouvons admettre que le transporteur vienne limiter, de la sorte, l'étendue de sa responsabilité. Il est inadmissible qu'une des parties impose à l'autre telles conditions qui leur sembleront bonnes; mais ne peut-on soutenir qu'il y a acceptation tacite de la part de l'expéditeur, que celui-ci est censé avoir adhéré à toutes les clauses du récépissé ou du bulletin de бага-

(1) Paris, 7 juillet 1832, S. 32, 2, 69; Cass., 18 juin 1833, S. 33, 1, 705; Alger, 16 déc. 1846, S. 47, 2, 88; Douai, 17 mars 1847, S. 47, 2, 207; Paris, 14 août 1847, S. 47, 2, 510.

(2) Trib. com. Cologne, 27 sept. 1850 : Duverdy, op. cit., p. 43; Cologne, 29 janv. 1852, *ibid.*, p. 44. — Cass. pruss., 10 mars 1852, *ibid.*, p. 44.

(3) Cass., 22 janv. 1884, S. 84, 1, 227. — Cass., 2 avril 1890, S. 90, 1, 213. — Alger, 7 déc. 1891, S. 92, 2, 116. — Cass., 12 juillet 1893, S. 95, 1, 126. — Cass. 16 mars 1896, S. 96, 1, 265.

ges. A vrai dire, dans la pratique des affaires, bien des contrats ne sont pas précédés d'une discussion dans laquelle les parties débattent leurs intérêts respectifs. C'est souvent l'un des contractants qui dicte ses conditions à l'autre ; et celui-ci, désireux de conclure, accepte bon gré mal gré de souscrire à toutes ses exigences. Un semblable raisonnement peut avoir de la valeur, s'il s'agit d'un voiturier ordinaire exerçant sa profession sous le régime de la libre concurrence. L'expéditeur, qui ne veut pas se soumettre aux prétentions de ce dernier, aura du moins la ressource de s'adresser à un commissionnaire plus conciliant ; d'ailleurs, la concurrence entre voituriers forcera ceux-ci à ne pas imposer au public des conditions trop dures. Mais la situation est toute différente, quand il s'agit des Compagnies de chemins de fer. Ces dernières, en effet, jouissent d'un monopole de fait et elles ne pourraient que trop aisément contraindre les expéditeurs à souscrire à toutes leurs exigences. De même qu'elles ne peuvent imposer leurs prix ou établir les délais de transport, il est pareillement inadmissible qu'elles aient la liberté de régler à leur guise les conséquences de leur responsabilité.

Mais leur sera-t-il possible de fixer le montant des dommages-intérêts avec le plein agrément de l'expéditeur ? On le croirait au premier abord ; car ici on ne peut plus, comme précédemment, reprocher à la Compagnie de forcer la main aux particuliers, puisque ceux-ci sont consentants : *Volenti non fit injuria*.

S'il s'agissait d'un voiturier ordinaire, la question ne ferait aucun doute. En matière de transport par chemins de fer l'accord préalable des parties est aussi nécessaire, mais ne constitue pas une condition suffisante. Une simple convention entre l'expéditeur et la Compagnie serait entachée de nullité, car elle constituerait un traité particulier interdit par le cahier des charges. Une telle prohibition se justifie pleinement, car autrement le concessionnaire aurait pu accorder à certains des conditions avantageuses dont il aurait refusé à d'autres le bénéfice. Un tel état de choses, admissible sous le régime de la libre concurrence, eût été intolérable avec le monopole dont jouissent les Compagnies.

L'Etat, qui doit protéger les intérêts de chacun, ne pouvait concéder une entreprise ayant le caractère de véritable service public à un concessionnaire qui eût favorisé les uns au détriment des autres. On sera peut-être tenté de nous objecter que ce raisonnement n'est admissible que si la convention particulière favorise l'expéditeur en lui allouant une indemnité dans des conditions meilleures, par exemple, en le dispensant de faire la preuve du préjudice subi, mais que rien ne s'opposerait à ce que l'expéditeur consente à se contenter d'une réparation restreinte et souscrire à une stipulation limitant l'indemnité à un maximum. Dans ce cas, pourrait-on dire, il ne saurait être question de traités de faveur. Nous ne sommes cependant pas de cet avis, car il est à présumer que si l'expéditeur accepte la proposi-

tion de la Compagnie, c'est que cette réduction d'indemnité est compensée par certains avantages ; nous sommes ainsi ramenés à l'hypothèse précédente.

De même que pour les prix et les délais de transport, la Compagnie ne peut s'entendre amiablement avec les particuliers, et toutes les clauses qu'elle inscrirait sur les récépissés ou bulletins de bagages seraient, par elles seules, inopérentes. En notre matière, comme partout ailleurs, l'intervention de l'autorité supérieure sera nécessaire pour sanctionner la convention limitant ou fixant à forfait les dommages-intérêts. Cette sanction se manifesterait en France par un arrêté ministériel homologuant un tarif spécial proposé par la Compagnie ; mais ce pourrait être aussi une disposition législative qui fixerait les clauses que les parties seraient autorisées à insérer dans le contrat de transport.

Pour satisfaire aux exigences du cahier des charges, qui prohibe les traités de faveur, il faut que les conditions particulières qui règlent le montant des dommages-intérêts soient appliquées à tout expéditeur qui en fera la demande.

Nous sommes amenés maintenant à traiter une question peu débattue à l'heure actuelle, mais qui fit, il y a quelque cinquante ans, l'objet de vives controverses.

A l'époque des commissionnaires de roulage, il était d'un usage constant d'insérer, dans la lettre de voiture qui accompagnait la marchandise durant le transport, une clause fixant à forfait l'indemnité due pour retard

dans la livraison à une quote-part du prix de transport : généralement le tiers (1) ; cette indemnité était exigible par le seul fait du retard, sans que l'intéressé eût à faire la preuve d'un préjudice subi ; et c'est ainsi que l'art. 102 C. com. cite, au nombre des énonciations que doit contenir la lettre de voiture, « l'indemnité due pour retard. »

Aujourd'hui, dans les transports par chemins de fer, la lettre de voiture n'est plus employée ; elle est remplacée par le récépissé ; cependant, l'expéditeur peut en obtenir une s'il le demande, et la Compagnie est obligée de déférer à son désir (2).

Devra-t-on alors appliquer aux transports par chemins de fer ce qu'on admettait jadis au temps des entreprises de roulage ?

Avant d'aborder l'examen de cette question, naguère d'une importance si pratique, nous devons mettre en garde contre une confusion facile et possible entre deux idées connexes. L'insertion de la clause de retenue dans la lettre de voiture a pour résultat de dispenser le demandeur de faire la preuve du préjudice subi pour triompher dans sa demande en dommages-intérêts. Aussi les auteurs et la jurisprudence, à propos de la clause de retenue, mélangent-ils souvent l'une et l'autre de ces notions ; il importe de les distinguer : la seconde

(1) Cass., 6 déc. 1814, S. chr. — Rennes, 21 déc. 1824, S. chr. — Limoges, 10 août 1861, S. 62, 2, 26.

(2) Art. 49 du cahier des charges.

est la conséquence de la première ; la première a pour raison d'être la seconde.

En règle générale pour obtenir des dommages-intérêts, il faut que le demandeur prouve qu'il a subi un préjudice ; mais il sera dispensé de cette preuve dans un cas : quand une clause pénale aura préalablement déterminé le montant des dommages-intérêts ; il s'agit maintenant de savoir si l'on peut insérer dans la lettre de voiture une clause pénale pour retard, indépendamment de l'agrément des Compagnies de chemins de fer. Telle est la véritable question de droit qu'il faut examiner. Quant à savoir si le préjudice doit nécessairement être établi, cela ne peut constituer ici qu'une pure question de fait et d'opportunité servant à motiver l'utilité de l'insertion de la clause pénale.

La question qui nous occupe a été longuement et vivement controversée, tant en doctrine qu'en jurisprudence. Tandis que les uns se réclamaient des principes du droit commun, les autres invoquaient l'usage, les termes de l'art. 102 C. com. et la nécessité pratique de pourvoir d'une sanction efficace l'obligation imposée aux Compagnies concessionnaires d'effectuer les transports dans un délai déterminé.

En faveur de cette dernière thèse, on soutient que le fait même du retard constitue une inexécution partielle du contrat de transport. Le Chemin de fer s'est engagé à livrer la marchandise prise en charge dans un délai déterminé, et l'intéressé a payé ou s'est engagé à payer

un prix, dont le montant était proportionné à ce délai ; il est donc juste que si le transport s'effectue dans un délai plus long, l'expéditeur ou le destinataire bénéficie, par contre-partie d'une réduction de prix. D'ailleurs, l'art. 102 C. com. doit recevoir sa stricte application. Les énonciations de ce texte sont toutes obligatoires et il serait inadmissible que le transporteur se permit d'éluder telle de celles-ci qui serait contraire à ses intérêts. Les Compagnies de chemins de fer, qui sont des sociétés commerciales, doivent se soumettre aux usages commerciaux, à moins qu'une règle contraire n'édicât une dérogation formelle. Or, il n'en est rien ; au contraire, d'après l'art. 49 du cahier des charges, le concessionnaire doit délivrer à l'expéditeur qui le demande une lettre de voiture. Or, quelle serait la raison d'être de cette disposition ? Pourquoi aurait-on laissé à l'intéressé le droit de choisir entre un récépissé ou une lettre de voiture, si l'une et l'autre de ces deux pièces présentaient pour lui la même utilité. Assurément, il faut reconnaître que l'une produit des effets différents de l'autre. Or, si nous parcourons le texte de l'art. 102 C. com. et celui des art. 47 tarif général G. V. et 42 tarif général P. V., nous trouvons les mêmes indications relatives à la déclaration de nature, de poids, etc... ; mais nous remarquons que l'énonciation relative à « l'indemnité due pour retard » contenue dans l'art. 102 C. com. n'est pas reproduite par les dispositions spéciales aux transports par chemins de fer. En donnant à l'expéditeur toute latitude pour

réclamer une lettre de voiture, l'art 49 du cahier des charges lui réserve la possibilité de réclamer, conformément à l'usage qui fait force de loi, l'insertion dans cette lettre de voiture, d'une retenue pour retard, équivalente au tiers du prix de transport. D'ailleurs, à un point de vue plus spécial, cette disposition est absolument nécessaire pour donner une sanction efficace aux obligations des Compagnies. Ces dernières, à cause du monopole dont elles jouissent, doivent être traitées avec plus de sévérité encore que les voituriers. Elles sont obligées, conformément aux clauses du cahier des charges, d'effectuer les transports dans un délai déterminé. Cette réglementation minutieuse resterait souvent lettre morte, si l'intéressé était forcé d'établir le préjudice éprouvé; et d'ailleurs, pourquoi faire une semblable preuve? « Le dommage subi ne réside-t-il pas essentiellement dans l'infraction à une obligation aussi solennellement constatée! (1) » En l'absence d'une sanction directe et immédiate, le monopole présenterait tous les inconvénients de la libre concurrence sans en offrir les avantages.

La législation spéciale des chemins de fer n'a pas entendu, par son silence, déroger à un usage constant et, loin de l'exclure, elle le sanctionne d'une manière implicite.

Les adversaires de cette thèse ne sont pas moins ardents à exprimer leur opinion. Ils prétendent que le

(1) Bédarride, op. cit, n° 501.

contrat supposant l'accord préalable des parties, l'un des contractants ne peut imposer ses conditions à l'autre ; de plus, la retenue du tiers du prix n'était pas admise d'une manière générale, notamment dans les transports par voies d'eau. Les transports par chemins de fer sont régis par des dispositions particulières ; or, nulle part, soit dans les tarifs, soit dans les règlements, on ne trouve trace d'une indemnité forfaitaire pour retard. On ne peut, à ce point de vue, assimiler la Compagnie de chemins de fer au voiturier ordinaire ; celui-ci peut demander tel prix qu'il lui convient, fixer lui-même le délai ; la Compagnie n'a pas la même liberté ; on ne doit donc pas la traiter plus rigoureusement. Enfin, l'indemnité a pour fonction la réparation du préjudice subi ; il faut donc que l'existence de ce dommage soit établie, sinon l'indemnité ne serait qu'une simple pénalité. De plus, l'absence de texte formel ne saurait autoriser à admettre que le retard donnât, *de plano*, droit à une indemnité. Une opinion intermédiaire a été émise par M. Boistel(1). D'après cet auteur, il faudrait prouver le préjudice, mais le simple dommage moral (ennuis, préoccupations) pourrait être pris en considération.

La jurisprudence a eu assez tardivement l'occasion de trancher la brûlante question qui nous occupe.

Jusqu'en 1859, en effet, les Compagnies avaient, comme les commissionnaires de roulage, accepté la

(1) Boistel, *op. cit.*, n° 560.

retenue du tiers du prix de transport pour le cas de simple retard ; mais, voyant combien cela créait une lourde charge pour elles, elles se refusèrent à insérer dans les lettres de voiture toute disposition relative à ce sujet, et, vers 1860, les trois Cours d'appel de Paris, Besançon et Colmar étaient appelées à solutionner ce problème délicat. Ces juridictions repoussèrent toutes trois les prétentions des Compagnies.

La Cour de Paris estima que l'art. 102 C. com. imposait strictement l'obligation d'insérer une telle clause, en parlant de « l'indemnité due pour retard (1) ». D'ailleurs, d'après elle, cette sanction était utile à l'ayant droit qui s'épargne ainsi les frais et les lenteurs d'une instance judiciaire ; elle était d'autant plus indispensable quand il s'agissait des Compagnies jouissant d'un monopole (2).

La Cour de Colmar s'était, quelque temps avant, prononcée dans le même sens (3). Dans son arrêt, elle fai-

(1) Paris, 30 mars 1860, D. 60, 2, 59. « Considérant que l'art. 102 C. com., a mis sur la même ligne le prix de transport et l'indemnité pour cause de retard ; que cette indemnité était tellement dans la nécessité du droit de commission qu'elle s'est établie sans disposition légale, que le Code de commerce s'est borné à en constater l'usage, en disant : l'indemnité due pour retard ».

(2) « Et comme, d'autre part, elle (la Compagnie) a un monopole, la disposition de la loi serait effacée au préjudice des intérêts de tous, pour le seul bénéfice de la Compagnie et pour assurer aux transporteurs de marchandises une liberté absolue de négligence et d'inexactitude ».

(3) Colmar, 6 déc. 1859, D. 60, 2, 62.

sait remarquer, entre autres, que la lettre de voiture avait été élevée à la hauteur d'un contrat (art. 101 C. com.) dont le législateur avait donné dans l'art. 102 C. com. un modèle auquel on était strictement tenu de se conformer (1). La Cour de Besançon adoptait, elle aussi, la même solution (2).

Trois fois battues, les Compagnies n'acceptèrent pas leur défaite et se pourvurent contre ces trois arrêts devant la Cour de cassation.

Elles soutinrent, devant la Cour suprême, que leur refus n'était pas une prétention arbitraire, car elles obéissaient seulement aux nécessités de la situation. En effet, quand les prix de transport sont très élevés, on ne saurait raisonnablement admettre que la retenue s'élevât au tiers de ce prix, pour un retard qui sera souvent de quelques heures seulement. D'ailleurs, ni la législation commerciale, ni la législation spéciale des chemins de fer n'imposent la retenue pour retard. La réponse de la Cour suprême à cette consultation fut brève, mais d'autant plus explicite :

(1) La Cour de Colmar reconnaissait toutefois que la retenue du tiers du prix de transport serait parfois hors de proportion avec le préjudice subi ; dans ce cas, il y aurait lieu de réduire le montant de cette retenue.

(2) Besançon, 16 juin 1860, D. 60, 2, 63. — D'autres juridictions avaient d'ailleurs statué dans le même sens ; Trib. com. Epernay, 3 nov. 1859, « Journ. de Trib. de com. », 1860, p. 293 ; Paris, 15 juillet 1861, *ibid.*, 1861, p. 431 ; Limoges, 10 août 1861, S. 62, 2, 26 — Contra : Trib. com. Seine, 17 déc. 1857, « Journ. des Trib. de com. », 1858, p. 28.

c'était la condamnation de la thèse soutenue par les Cours de Colmar, Paris et Besançon (1). « Attendu, disait l'arrêt, que dans le contrat commercial connu sous le nom de lettre de voiture, comme dans tous les contrats, le consentement des parties est une condition essentielle ; que si, à l'égard des Compagnies et par suite du monopole, ce principe a été modifié et si les Compagnies ont été soumises à des obligations réglementaires ; les cahiers des charges et les arrêtés administratifs, qui font la loi, ne prévoient pas l'indemnité pour retard ;..... et les Compagnies ne peuvent être liées à défaut d'un règlement administratif ».

La juridiction de renvoi, la Cour de Dijon, adopta la jurisprudence de la Cour suprême (2) ; cette dernière persévérait d'ailleurs, quelques années plus tard, dans son opinion première (3).

Quelques tribunaux résistèrent à cette nouvelle manière de voir (4) ; mais peu à peu la jurisprudence s'y rallia presque unanimement (5) ; à noter particulièrement un jugement du Tribunal de commerce de

(1) Cass., 27 juin 1862, D. 62, 1, 70.

(2) Dijon, 5 et 19 déc. 1862, D. 63, 2, 47.

(3) Cass., 8 août 1867, S. 67, 1, 397. — Cass., 22 fév. 1877, D. 81, 1, 471.

(4) Trib. com. Metz, 1^{er} déc. 1869., Jacqmin, op. cit., p. 221. — Trib. com. Nantes, 13 juill. 1870, D. 71, 3, 33.

(5) Chambéry, 11 mars 1874, D. 77, 2, 62. — Lyon, 26 mars 1884, D. 85, 2, 91.

Clermont-Ferrand qui voit, dans la clause de retenue, un traité de faveur interdit par la législation spéciale des chemins de fer (1).

On peut discuter sur la nécessité pratique d'une indemnité forfaitaire pour retard, et nous nous réservons de donner notre opinion à ce sujet quand nous apprécierons le système français au point de vue critique; mais, pour le moment, il ne s'agit pas de considérations de fait et d'opportunité, il faut envisager la question au point de vue strictement juridique.

C'est à tort, selon nous, que le Tribunal de commerce de Clermont-Ferrand voyait dans la clause de retenue, un traité de faveur prohibé; il n'y aurait là, de la part des Compagnies, aucun acte de favoritisme, puisque l'indemnité pour retard serait inscrite sur la lettre de voiture, sur la demande de tout expéditeur, et que la Compagnie serait tenue d'obtempérer à sa réquisition; il faudrait y voir, non pas une clause pénale conventionnelle émanant du consentement réciproque des parties, mais une clause pénale légale, qui, comme telle, n'aurait rien d'illicite. Une semblable clause est-elle imposée au transporteur par la loi? L'art. 49 du cahier des charges renvoie bien à l'art. 102 C. com.; or, ce dernier texte ne prescrit nullement que, pour le cas de retard, une indemnité sera due de plein droit; il ne

(1) Trib. com. Clermont-Ferrand, 21 juillet 1899, Couadau, op. cit., p. 93.

fait que citer les énonciations que doit contenir la lettre de voiture. Quand il mentionne, par exemple, le prix de transport, laisse-t-il entendre par là que le contrat de transport doit-être un contrat à titre onéreux ? Loin de là, il présume seulement que le transporteur réclamera la rémunération de ses services et il se borne à déclarer que ce prix devra être porté sur la lettre de voiture.

Il en est de même en ce qui concerne l'indemnité pour retard ; l'art. 102 C. com. fait allusion à l'usage d'après lequel le retard donnait au destinataire le droit de pratiquer une retenue sur le prix de la voiture ; mais il n'entend nullement consacrer et imposer cet usage. Le seul fondement que l'on pourrait donner à la thèse de la jurisprudence antérieure à 1862 serait la force obligatoire de l'usage. A-t-il force de loi ? De cette question dépendrait, selon nous, la solution du problème.

L'usage de pratiquer une retenue sur le prix de la voiture était à peu près général (seul le montant de la retenue était variable), ce qui le prouve bien, c'est que les Compagnies avaient tout d'abord accepté d'inscrire dans la lettre de voiture la clause qui nous occupe ; mais est-ce à dire qu'elles étaient contraintes de se plier devant cet usage ? Raisonner de la sorte, ce serait, à notre avis, méconnaître la nature juridique de l'usage.

L'usage n'est pas une loi non écrite résultant de la tradition, comme la coutume, qui formait dans l'ancien droit la source principale de la législation française ;

mais, au contraire, il faut y voir une clause tacitement stipulée par les parties, c'est : « la manière tacite dont les parties ont entendu régler leur accord, telle qu'elle résulte d'une pratique démontrée (1) ». On présume que celles-ci se sont référées à cette pratique usuelle, mais cette présomption n'est pas irréfragable : « l'usage a force de convention », mais non pas force de loi (2).

Si le transporteur refuse de se soumettre à un usage constant, comme l'on fait les Compagnies en 1860, nous estimons qu'il ne saurait être contraint de revenir sur son refus ; car la convention tacite suppose nécessairement le concours de volontés de chacun des contractants. La retenue pour retard n'est donc pas, comme on voulait le faire entendre, une clause pénale légale, mais bien une clause pénale conventionnelle tacite. Or, non seulement les Compagnies pouvaient, à bon droit, refuser une telle clause ; mais, bien plus, il leur était interdit de l'accepter, car elles auraient ainsi conclu une convention particulière prohibée.

Toute stipulation réglementant le montant des dommages-intérêts doit être autorisée et sanctionnée par

(1) Thaller, « *Traité élémentaire de droit commercial* », 4^e éd., n° 43.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. I. n° 82. Voir à ce sujet Escarra : « De la force juridique de l'usage en droit commercial », « *Ann.dr. com.* » 1910, p. 97 ; voir notamment p. 122. D'après cet auteur l'usage ne pourrait guère avoir qu'une valeur subjective. M. Gény, au contraire, admet que parfois l'usage pourra avoir une valeur objective (Gény, « *Méthodes d'interprétations et sources en droit privé positif* », n° 133).

une disposition ayant force de loi, c'est-à-dire, à défaut de texte législatif, par un arrêté ministériel homologuant un tarif proposé par la Compagnie. Mais l'autorité compétente peut-elle approuver de semblables clauses, du moins en matière de perte ou d'avarie, sans violer les principes établis par une loi récente, en date du 17 mars 1905 (appelée communément loi Rabier, du nom de son promoteur), et qui a interdit les clauses de non responsabilité en matière de perte et d'avaries (1). La loi nouvelle atteint-elle les clauses qui nous occupent ? On pourrait, *a priori*, sinon l'affirmer, du moins concevoir quelque doute ; en effet, ces dernières, sans supprimer toute responsabilité, portent cependant quelque atteinte au principe de la réparation intégrale du préjudice éprouvé.

Lors de la discussion législative du projet de loi, au Sénat, MM. Prévet et Wadington, croyant les clauses forfaitaires et limitatives menacées, avaient proposé l'addition suivante au nouvel alinéa de l'art. 103 C. com. : « Des tarifs spéciaux peuvent stipuler des réductions de taxe applicables aux animaux et aux marchandises pour lesquels une valeur maximum d'indemnité, déterminée au tarif, limite l'indemnité en cas de perte et d'avarie »

(1) Art. 103 C. com. : « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure. — Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose. — (Loi du 17 mars 1905.) Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle ».

et ils avaient profité de l'occasion pour ajouter : « Ils peuvent également stipuler des réductions de taxe et de délai, sous la condition que les indemnités en cas de retard soient fixées au tarif et n'excèdent pas un maximum déterminé (1) ». Cet amendement ne fut pas pris en considération, non pas qu'on en repoussât le sens, mais on le jugea inutile. M. Tillaye, rapporteur de la proposition de loi, répondait, en effet : « Ce que l'avis du Comité consultatif veut introduire dans la législation des transports y existe depuis longtemps » et il citait, à titre d'exemple la disposition relative aux animaux valant plus de 5.000 francs. « Les Compagnies, ajoutait-il, conserveront, sous le contrôle du Ministre des Travaux publics, le droit d'insérer dans leurs tarifs des clauses limitant les indemnités pour cause de retard et de fixer pour certaines marchandises d'un prix élevé, une valeur maxima, si elles bénéficient de tel ou tel tarif (2) ». Dans une séance ultérieure du Sénat, le président de la commission soutenait que de semblables clauses n'avaient rien de commun avec celles qu'on se proposait d'interdire et à l'appui de sa thèse il disait : « Croyez-vous qu'un tribunal, lorsqu'il condamne une partie à un franc de dommages-intérêts ne reconnaisse pas que la partie, en faveur de laquelle il se prononce, a été

(1) MM. Prévet et Waddington ne faisaient que reprendre un vœu, adopté par le Comité consultatif des chemins de fer, le 15 juin 1904.

(2) Sénat, séance du 23 déc. 1904, *Journ. Off.* 24 déc. 1904 ; Déb. parl. Sénat, p. 115.

lésée ? » « Si faible, ajoutait-il, que soit la rétribution du dommage, il suffit qu'elle soit prononcée, la responsabilité existe (1). » D'ailleurs, avant la proposition Rabier, même les adversaires les plus acharnés des clauses de non responsabilité, ne comprenaient pas dans leur vindicte les clauses simplement limitatives et forfaitaires.

Mais c'est à tort, selon nous, qu'on prétend voir entre ces deux catégories de dispositions, une différence de nature, nous croyons qu'il n'y a qu'une différence de degré (2). Comme nous le disions plus haut, si les clauses limitatives et forfaitaires ne suppriment pas la responsabilité du transporteur, elles l'atténuent dans une proportion souvent importante, et nous estimons qu'une limitation, poussée jusqu'à l'extrême, aboutirait pratiquement au résultat même qu'a voulu empêcher la loi de 1905. Le président de la Commission sénatoriale choisissait mal son exemple quand il parlait d'une condamnation à un franc de dommages-intérêts. Ces condamnations sont fréquentes en matière de diffamation, mais alors la partie lésée ne veut pas faire du procès une affaire d'argent ; l'indemnité n'a plus ici un caractère satisfactoire, mais une fonction pénale ; il y a, dans cette hypothèse, une sorte d'amende privée, comme en connaissait le droit romain.

(1) Sénat. séance du 9 mars 1905, *Journ. Off.* 10 mars 1905 ; Déb. parl. Sénat, p. 358.

(2) Bourcart, note sous. Trib. Paix Saint-Vivien, 15 mai 1907, précité.

La situation est toute différente dans les transports de marchandises; le demandeur ne se contente plus alors d'une condamnation de principe; ce qu'il veut, c'est que le transporteur l'indemnise du préjudice subi. « Il n'y a que le mathématicien qui distingue l'infiniment petit du zéro, mais pour le profane, l'infiniment petit et le zéro se confondent absolument (1). »

Les clauses limitatives et forfaitaires peuvent donc arriver à se confondre avec les clauses extinctives. Dans cette hypothèse, elles devraient alors, selon nous, être déclarées nulles, conformément à l'esprit de la loi du 17 mars 1905; ce serait une appréciation de fait que les tribunaux examineraient librement (2); mais si elles se bornent à atténuer, dans une proportion raisonnable, le montant de l'indemnité, elles sont pleinement valables. Les clauses limitatives et forfaitaires sont des clauses de non responsabilité partielle; et, par là, nous sommes amenés à examiner une question importante qui se posait relativement aux clauses de non garantie avant la loi de 1905.

La jurisprudence avait consenti à admettre la validité de ces dernières, mais d'une manière incomplète; elle décidait que l'intéressé pourrait obtenir la réparation

(1) Le Chevallier. Sénat, séance du 14 mars 1905, *Journ. Off.*; Déb. parl. Sénat, p. 395.

(2) Aubry et Rau, op. cit., t. IV, p. 643, note. Il est probable, d'ailleurs, que le Ministre des Travaux publics se refuserait à homologuer de semblables clauses.

du préjudice, mais à condition par lui d'établir une faute de la part de la Compagnie ; le seul effet de la clause d'irresponsabilité était de renverser la charge de la preuve. Toutefois, la jurisprudence n'avait pas adopté la même solution, en ce qui concerne les clauses qui nous occupent. Le Tribunal civil d'Albertville avait appliqué la théorie du renversement de la preuve (1) ; mais la Cour de cassation a cassé ce jugement et décidé que ces clauses devaient recevoir application, même si une faute était relevée à la charge de la Compagnie, à condition toutefois que cette faute n'ait rien de contraire à l'ordre public (2). La Cour suprême n'avait pas aperçu qu'entre les clauses d'irresponsabilité, d'une part, et les clauses forfaitaires et limitatives, d'autre part, n'existait qu'une différence de degré ; mais quand on estime, comme nous, qu'elles sont toutes de même nature, il importe de rechercher si la théorie du renversement de la preuve est bien fondée. Nous ne le pensons pas. Tout d'abord, une semblable interprétation semble illogique et contraire à l'esprit de la disposition elle-même. On a essayé, il est vrai, de la justifier d'une manière ingénieuse. M. Thaller pose en principe qu'il est d'ordre public qu'on réponde de ses fautes, conformément à l'art. 1382 C. civ. ; mais qu'il n'en est pas de même de la

(1) Trib. civ. Albertville, S. 88, 1, 332.

(2) Cass., 22 fév. 1888, S. 88, 1, 332.

règle d'après laquelle le voiturier est présumé en faute. Sur le premier point, aucune dérogation n'est possible ; mais rien n'empêche de stipuler que l'intéressé devra établir la faute du transporteur, « le demandeur est placé dans la même situation quant à la preuve, que s'il agissait *ex delicto* (1). »

Malgré toute l'autorité dont jouit la science de M. Thaller, nous ne nous rallions pas à sa thèse. On ne peut soutenir, selon nous, que le débiteur, qui a cessé d'être responsable *ex contractu*, reste néanmoins tenu *ex delicto*. Il a commis, à l'occasion du contrat, une faute d'une nature spéciale, la faute contractuelle, et non pas une faute délictuelle supposant la violation d'une obligation purement légale, car il n'a manqué qu'à une obligation contractuelle, et d'ailleurs, même à propos de la faute délictuelle, il est risqué de soutenir que le principe établi par l'art. 1382 C. civ. soit une règle d'ordre public à laquelle on ne peut déroger par des conventions particulières ; la jurisprudence n'a d'ailleurs pas hésité à reconnaître la validité de semblables clauses (2).

Au reste, la théorie du renversement de la preuve conduirait à des résultats inadmissibles. Nous n'en voulons citer qu'un exemple. L'art. 1150 C. civ. présume que les parties ont convenu entre elles que le débiteur

(1) Thaller, *op. cit.*, 4^e éd., n° 1202.

(2) Cass., 2 juillet 1851, S. 51, 1, 447.

ne répondrait que des dommages qui ont été prévus ou qui ont pu l'être, lors de la formation du contrat. Or, si l'on prenait à la lettre le principe de la jurisprudence, il faudrait admettre que le transporteur pourrait même être tenu au delà de ce qu'il aurait pu prévoir, si l'intéressé parvenait à établir une faute de sa part. Alors, le mode de réglementation des dommages-intérêts établi par le Code civil serait, sinon toujours, du moins quelquefois renversé. A-t-il été dans l'intention des rédacteurs du Code et de leur devancier Pothier, d'établir une règle qui, pourrait-on dire, ne serait valable que sous condition résolutoire ? L'étude à laquelle nous nous sommes livrés à propos des origines et du sens de l'art. 1150 C. civ. nous montre qu'il n'en est rien.

D'ailleurs, la jurisprudence ne semble pas avoir remarqué que les clauses de non responsabilité sont inscrites dans des tarifs homologués par le Ministre des Travaux publics et ayant le caractère d'actes administratifs. Or, il est de principe que le pouvoir judiciaire ne peut interpréter les actes du pouvoir exécutif; ceux-ci doivent être strictement appliqués à la lettre, et on ne peut en étendre ni en restreindre la portée (1). Nous avons ainsi justifié la validité des clauses d'irresponsabilité, et, par suite, celle des clauses limitatives et forfait-

(1) Berthélemy, « Traité élémentaire de droit administratif », 3^e éd., p. 892. — Cass., 8 août 1887, D. 88, 1, 388. — Cass., 2 mars 1889, D. 89, 1, 235. — Cass., 23 mai 1905, S. 1907, 1, 187. — Cass., 2 août 1905, S. 1906, 1, 356. — Cass., 2 janv. 1906, S. 1906, 1, 357.

taires ; nous avons aussi montré que même la preuve d'une faute imputable au transporteur n'avait, en la matière, aucune influence.

D'ailleurs, spécialement en faveur de la validité entière des clauses qui nous occupent, on peut citer le texte de l'art. 1152 C. civ., qui ne laisse à ce sujet aucun doute, en précisant qu'il ne peut être alloué une somme supérieure au montant de la clause pénale ; et aussi l'art. 1157. C. civ. d'après lequel on doit interpréter les clauses aussi bien dans le sens avec lequel elles ont quelque effet, que dans le sens avec lequel elles n'en produisent aucun.

On a cependant tenté de restreindre particulièrement les effets des clauses forfaitaires, en recourant encore ici au système ingénieux de renversement de la preuve ; mais il s'agissait, non plus de la preuve de la faute, mais de la preuve du préjudice. La clause forfaitaire avait pour effet de présumer le dommage éprouvé jusqu'à concurrence du montant stipulé ; au delà le droit commun reprenait son empire, le demandeur pouvait obtenir la réparation intégrale du préjudice subi, mais à la condition de prouver que le préjudice était supérieur au forfait établi.

A l'époque des anciens commissionnaires de roulage, et dans les premières années de l'exploitation des chemins de fer, il était admis que la retenue du tiers du prix de transport n'empêchait pas l'intéressé de

réclamer d'autres dommages-intérêts, s'il y avait lieu (1).

Peu à peu cependant, la jurisprudence se modifia et n'a plus cessé de reconnaître que le demandeur, qui avait ainsi accepté la clause forfaitaire, était non recevable à formuler d'autres réclamations (2).

En effet, une solution différente serait contraire à l'esprit de la disposition ; le but de la clause forfaitaire est de prévenir toute contestation dans l'avenir et de se prémunir contre l'arbitraire possible des décisions des tribunaux ; or, ce calcul serait déjoué, si le demandeur avait toujours la faculté d'obtenir la réparation intégrale du préjudice causé ; alors l'indemnité forfaitaire ne serait qu'un simple acompte accordé à l'ayant droit qui, les mains garnies, pourrait à l'aise assigner le transporteur devant les tribunaux et produire une liste interminable de réclamations ; alors, la clause pénale, loin d'arrêter les procès, encouragerait au contraire les intéressés à chercher querelle à la Compagnie. D'ailleurs, l'art. 1152 C. civ. a explicitement consacré cette

(1) Metz, 16 fév. 1816, S. chr., Bordeaux, 4 mai 1848, S. 48, 2, 429. — Trib. com. Seine, 5 mai 1852, « Journ. des tr. de com. » 1852, p. 179. — Metz, 28 janv. 1857, D. 57, 2, 156. — Trib. com. Seine, 23 déc. 1857, « Journ. des trib. de com. » 1858, p. 19. — Paris, 17 nov. 1859, « Journ. des trib. de com. », 1860, p. 106. — Bédarride, op. cit., n° 496.

(2) Paris, 29 fév. 1860, D. 60, 2, 71. — Caen, 7 fév. 1861, D. 61, 2, 231. — Cass., 7 janv. 1868, D. 68, 1, 120 ; 15 mars 1869, D. 69, 1, 202 ; 25 août 1875, S. 75, 1, 426 ; 14 août 1876, S. 76, 1, 478 ; 25 juillet 1881, S. 82, 1, 84 ; 13 août 1884, D. 85, 1, 78 ; 26 mai 1897, S. 97, 1, 462.

manière de voir. « Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué une somme plus forte. . . . »

Mais il faut, par réciprocité, et pour les mêmes motifs, admettre la contre-partie ; l'intéressé aura droit au montant de la somme stipulée, même si le dommage éprouvé est inférieur à ce montant ; l'art. 1152 C. civ. le stipule nettement. L'ayant droit obtiendra donc, quelles que soient les circonstances, l'indemnité établie par la clause pénale, et sans qu'il ait besoin pour cela de prouver qu'il a subi un préjudice ; celui-ci est, en effet, présumé exister par le seul fait de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des obligations incombant au transporteur (1). On comprend qu'une telle clause peut, dans certains cas, constituer une lourde charge pour les Compagnies ; aussi, ces dernières doivent-elles préférer les clauses purement limitatives. Alors la somme fixée constitue seulement un maximum ; le montant de l'indemnité n'est plus qu'imparfaitement déterminé ; seule, sa limite supérieure est établie ; l'indemnité ne peut dépasser ce montant, mais elle peut lui être inférieure ; quant à l'établissement du préjudice, on rentre dans le droit commun ; il n'y a plus aucune présomption, mais toujours le demandeur doit apporter la justification de ses

(1) Cass., 7 janv. 1868, D. 68, 1, 120. — Cass., 15 mars 1869, D. 69, 1, 202.

prétentions. M. Thaller a estimé qu'une semblable clause était manifestement inadmissible ; qu'elle dénaturait le sens de l'art. 1152 C. civ. « Notre droit, dit-il, ne paraît pas considérer cette convention comme régulière, si on doit ainsi l'entendre » (1). Il est évident que l'on ne saurait s'appuyer sur le texte précité pour justifier les clauses limitatives ; mais ces dernières, comme les clauses pénales, trouvent leur fondement dans l'art. 1133 C. civ., qui consacre le principe de la liberté des conventions ; il y a donc place pour les unes et les autres de ces clauses. L'interprétation de M. Thaller a d'ailleurs le grave tort de ne pas tenir compte de l'esprit même de la disposition. Quand il est décidé que l'indemnité ne dépassera pas 5.000 francs, cela ne signifie-t-il pas implicitement qu'elle pourra être inférieure à ce chiffre ? M. Thaller trouve étrange que certaines décisions de jurisprudence aient forcé l'intéressé à établir le préjudice subi ; à notre tour, nous nous étonnons d'une semblable réflexion ; il est, en effet, de droit commun que le demandeur établisse le bien-fondé de ses prétentions ; au contraire, la présomption du préjudice n'est qu'une règle particulière qu'on ne saurait admettre si les parties ne l'ont pas stipulé d'une manière expresse ou tacite (2). D'ailleurs, les clauses limitatives ne sont

(1) Thaller, *op. cit.*, 2^e éd. (1900), n° 1205. Ce paragraphe n'a d'ailleurs pas été reproduit dans la 4^e éd. (1910).

(2) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.* t. II, n° 2613.

pas aussi contraires qu'on le croirait aux intérêts des particuliers; elles sont généralement insérées, en effet, dans des tarifs spéciaux établissant des prix de transport réduits.

§ 2

Une grande partie de la jurisprudence a estimé nécessaire d'interpréter les clauses limitatives et forfaitaires dans le sens qui lui semblait le plus conforme à l'intention des parties. C'est ainsi qu'il a été admis que ces clauses ne sont relatives qu'aux hypothèses de perte, avaries ou retard et ne sauraient empêcher de réclamer d'autres dommages-intérêts si on relevait contre le transporteur une faute d'une nature différente, si, par exemple celui-ci a négligé de répondre à une réclamation (1); que l'indemnité pour retard devait être imputée sur la totalité du prix de transport et non pas seulement sur la portion du prix correspondant à la partie du voyage où s'est produit ce retard (2); et la Cour de Paris a décidé que le maximum de l'indemnité serait alloué dès que le préjudice atteindrait ce chiffre, et qu'il n'y avait pas lieu d'établir l'indemnité propor-

(1) Cass., 24 juillet 1895, S. 96, 1, 45.

(2) Bordeaux, 26 avril 1849, S. 50, 2, 407.

tionnellement à la dépréciation subie par la marchandise par rapport au chiffre maximum du tarif (1).

Il a été jugé que la clause relative à l'indemnité pour perte doit être étendue au cas de retard, car il serait inadmissible qu'alors les dommages-intérêts fussent plus élevés que dans le premier cas (2). On a décidé, par contre, que les clauses relatives au retard n'étaient applicables qu'autant que le contrat de transport avait reçu un commencement d'exécution, par exemple, si le retard s'est produit en cours de route; mais si, au contraire, la livraison n'a pas eu lieu dans les délais réglementaires, parce que la marchandise a été oubliée sur le quai de la gare d'expédition, le droit commun doit reprendre son empire (3). Même solution, si un retard a été apporté dans la manutention de la marchandise après l'arrivée du train qui l'avait transporté (4). Dans le même sens, le Tribunal de Commerce de Saint-Etienne a spécifié que la clause devait être limitativement restreinte aux simples retards de la nature de ceux qui doivent être mentionnés dans les gares, d'après l'art. 42 du décret du 1^{er} mars 1901, avec indication de la nature et des causes du retard (5).

(1) Paris, 12 mai 1884, « Journ. des trib. de com. » 1885, p. 178.

(2) Trib. com. Seine, 20 oct. 1898, *ibid.*, 1900, p. 264.

(3) Caen, 7 fév. 1861, S. 61, 2, 475; Cass., 21 fév. 1887, S. 87, 1, 325.

(4) Trib. com. Lyon, 4 juin 1898, « Pand. franç. Rep. Transp. », n^o 1158.

(5) Trib. com. Saint-Etienne, 27 fév. 1903, Droit, 23 avril 1903.

La jurisprudence a restreint souvent l'application des tarifs spéciaux, fixant une indemnité spéciale aux retards peu importants et prévus par les parties (1). D'après la Cour de Douai, en effet, « on ne saurait raisonnablement admettre qu'un industriel qui achète à Riga des matières premières pour alimenter son industrie ait consenti à accepter une quote-part du prix de transport comme indemnité de sa fortune compromise (2). » Au contraire, quand il s'agit d'indemnités relatives à la perte ou à l'avarie, la jurisprudence n'admet plus aucune restriction; les clauses doivent toujours recevoir leur stricte application (3). Une semblable distinction était basée sur l'intention présumée des parties; dans le dernier cas elles ont pu mesurer toutes les conséquences de la perte ou de l'avarie; au contraire, en cas de retard, elles n'ont prévu et pu prévoir que les suites d'un simple retard ordinaire, et non pas celles d'un retard extraordinaire, d'où résulterait un préjudice énorme. Cependant quelques décisions semblent s'être tenues plus strictement à la lettre du tarif, en jugeant notamment que les clauses qui y étaient insérées devaient être considérées comme des clauses

(1) Trib. com. Seine, 22 juin 1870, « Journ. des trib. de com. », 1872, p. 43. — Douai, 31 mars 1871, D. 73, 2, 138. — Paris, 3 mai 1879, S. 81, 2, 82.

(2) Douai, 31 mars 1871, D. 73, 2, 138.

(3) Trib. com. Seine, 15 mars 1889, « Gaz. Pal. », 89, 1, 693. — Cass., 12 août 1892, S. 92, 1, 487.

aléatoires et qu'elles devaient comprendre tous les chefs d'indemnité possibles (1).

Les intentions de la majorité de la jurisprudence sont, certes, fort louables ; néanmoins, c'est mal à propos qu'elle estime devoir rechercher l'intention des parties contractantes ; il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les clauses forfaitaires ou limitatives ne sont pas insérées dans des conventions librement débattues, mais dans des tarifs, actes administratifs, dont l'expéditeur a accepté toutes les conditions sans pouvoir les discuter ; il ne saurait donc être question de rechercher qu'elle a été une intention qui n'a pu se manifester. De plus, ainsi que nous l'avons dit précédemment, les tribunaux de l'ordre judiciaire ne peuvent, en aucune façon, interpréter des actes administratifs, et doivent les appliquer à la lettre. C'est donc avec raison qu'il a été décidé que l'indemnité devait être imputée sur la totalité du prix de transport et que le maximum stipulé devait être alloué, dès que le préjudice atteindrait ce montant ; alors on ne fait que se conformer strictement aux tarifs ; mais on ne devrait pas, selon nous, distinguer s'il s'agit de retard en cours de route ou de retard subi lors de l'expédition ou lors de la manutention au lieu de destination, à moins qu'il n'existe dans le tarif une disposition expresse dans ce sens ; encore moins est-il permis

(1) Bourges, 20 fév. 1860, D. 60, 2, 155. ; Paris, 19 février 1860, S. 60, 2, 204. — Cass., 6 janv. 1892, S. 92, 1, 316.

de distinguer entre les retards ordinaires et les retards importants, si le tarif n'a fait sur ce point aucune différence, et d'appliquer à l'hypothèse de retard un tarif qui ne prévoit que le cas d'avaries. Les clauses forfaitaires et limitatives, loin d'être interprétées, doivent être suivies dans leur teneur littérale.

SECTION II

Des clauses limitatives et forfaitaires dans les transports intérieurs français

En France on rencontre relativement peu de clauses forfaitaires et limitatives; encore est-ce presque toujours dans des tarifs spéciaux qu'elles s'offrent au choix de l'expéditeur; toutefois, dans le tarif général de grande et de petite vitesse, nous avons vu une clause limitative dans la disposition relative aux animaux d'une valeur supérieure à 5.000 francs. Il y a fort peu de tarifs spéciaux traitant la question de l'indemnité en cas de perte et d'avaries. Cela tient, sans doute, à ce que dans ces hypothèses il est aisé de déterminer une grande partie au moins du préjudice subi, à savoir la perte totale ou partielle de la valeur de la marchandise. En cas de perte, quelques tarifs limitent l'indemnité au montant de la valeur déclarée. Pour le cas d'avaries, nous pouvons citer un tarif d'une application pratique fort importante : le tarif spécial n° 14 P. V., relatif au transport des fontes moulées, et qui porte les dispositions

suivantes : « La Compagnie prend à sa charge, moyennant le paiement des seuls frais d'enregistrement, de timbre et de récépissé, le retour au point de départ des objets en fonte d'acier ou de fer moulée et des objets émaillés reconnus brisés à l'arrivée, pour lesquels les expéditeurs prendront à leur charge le remplacement et les conséquences du retard à la livraison provenant de ceremplacement. En ce cas, la Compagnie remboursera, en outre, aux ayant droits, la taxe afférente au poids des objets reconnus brisés à l'arrivée » (1). Depuis 1903, ce tarif a reçu une addition disposant que : « Les ayant droits ont la faculté, après constatation des avaries, d'opter entre les dispositions qui font l'objet du précédent paragraphe et le régime du droit commun. »

Il y a, par contre, un nombre assez important de tarifs qui règlent l'indemnité due pour retard, Dans ce cas, en effet, le préjudice n'apparaît pas d'une manière aussi nette que précédemment ; il y a donc grand avantage à fixer d'avance le montant, ou au moins le maximum de l'indemnité ; ce qui évitera, pour l'avenir, des discussions et des procès.

Nous avons vu qu'à l'époque des commissionnaires de roulage, un usage à peu près constant permettait à l'intéressé de retenir une partie du prix de la voiture, généralement le tiers. Une Commission d'enquête, réunie en 1863, avait émis le vœu qu'une stipulation, fixant

(1) Tarif spécial commun P. V., n° 14. Sept grands réseaux et Ceintures ; tarif spécial n° 14 : Est, Nord, Orléans, Ouest.

l'indemnité due pour retard, fût comprise au nombre des mentions du récépissé, et le Ministre des travaux publics avait insisté dans ce sens auprès des Compagnies. Celles-ci avaient déjà, deux ans auparavant, soumis à l'approbation ministérielle un projet fixant les retenues de la manière suivante :

1/10	du prix de transport	pour un retard de 1 à 10 jours.
1/5	— — —	11 à 15 jours.
1/3	— — —	16 à 30 jours.
2/3	—	si le retard dépassait trente jours.

Mais elles revinrent sur leurs premières avances, et seuls certains tarifs spéciaux contiennent des dispositions dans ce sens.

Il peut y avoir deux espèces de tarifs réglementant l'indemnité due pour retard ; les uns, dits tarifs à retenue fixe, se bornent à énoncer que le cas de retard donnera droit à une quote-part du prix de transport ; les autres, appelés tarifs à retenue graduée, proportionnent la retenue suivant l'importance du retard. Ces tarifs sont, il n'est pas besoin de le dire, les plus équitables, car il semble peu juste que la Compagnie doive payer, pour un retard de quelques heures, une même indemnité que pour un retard d'un mois. M. Sarrut essaye de justifier les tarifs à retenue fixe, en prétendant que ceux-ci ne sont applicables, conformément à l'intention des parties, qu'aux retards peu importants ; mais nous avons vu

qu'une telle interprétation était erronée (1). Les tarifs à retenue fixe ont d'ailleurs disparu, en ce qui concerne les transports en petite vitesse. La majeure partie des tarifs spéciaux de petite vitesse qui stipulent des indemnités pour retard est relative aux transports de bestiaux ou de denrées alimentaires qui doivent arriver en temps utile pour paraître sur les foires ou marchés, et qui, d'autre part, ne peuvent, par suite de leur nature, y arriver trop longtemps d'avance. Dans cette hypothèse, il est évident que le moindre retard est préjudiciable. Ces tarifs proportionnent l'indemnité au retard, et si celui-ci est trop élevé, le droit commun reprend son empire.

Le tarif spécial n° 1, Nord, relatif aux transports, sur tout le réseau, des agneaux, ânes, bœufs, brebis, chevaux, chèvres, moutons, mules, porcs, poulains, taureaux, vaches et veaux, dispose que : « En cas de retard, la Compagnie n'est responsable que jusqu'à concurrence, de tout ou partie, du prix de transport, les retenues étant calculées de la manière suivante : Si le retard est de 4 heures 1/2, la retenue ne peut dépasser les 2/3 du prix de transport ; si le retard excède 5 heures 1/2, la retenue ne peut dépasser la totalité du prix de transport. Néanmoins, dans le cas où le retard excède 24 heures, les droits des expéditeurs sont réservés. »

Beaucoup de tarifs spéciaux sont spécialement res-

(1) Sarrut, op. cit., n° 674.

treints aux transports sur certains parcours déterminés. C'est ainsi, par exemple, que le tarif commun n° 103, chapitre 42, vise uniquement le cas des choux, choux-fleurs et pommes de terre nouvelles, expédiés d'une gare de la ligne de Valognes à Barfleur, à destination de Paris-Batignolles. Le tarif commun n° 403, chapitres 6, 7 et 12, est spécial aux confitures, conserves et pulpes de fruits, venant d'Apt, Carpentras, Merindol et Salon à Londres, et aux pommes de terre nouvelles expédiées des régions desservies par le réseau P.-L.-M. à Londres.

Le tarif spécial commun n° 103, chapitre 33 (Ceintures, Nord et Ouest), accorde un délai supplémentaire de douze heures pour le transport des marchandises qui y sont dénommées ; toutefois, le transporteur ne peut user de ce délai de tolérance qu'en supportant une certaine retenue, qui sera du tiers du prix de transport si le retard excède 3 à 4 heures ; de moitié s'il varie de 4 à 6 heures ; de la totalité s'il s'élève entre 6 et 12 heures.

Le tarif spécial n° 402 (exportation) (1) distingue suivant que l'ayant droit établit ou non le dommage subi ; dans le second cas, la retenue ne pourra dépasser la moitié du prix de transport, quelle que soit la durée du retard ; mais si l'intéressé parvient à prouver le préjudice, « il pourra lui être alloué, à titre de dommages-

(1) Tarif spécial n° 402, exportation, chap. 1 : Ceintures, Nord, P.-L.-M., Benett-Shamshipp et Cie ; chap. 3 : Est, Nord, Ouest, P.-L.-M. Benett-Shamshipp et Cie.

intérêts, une somme qui ne devra pas dépasser le prix de transport ».

A noter encore un mode spécial de règlement de l'indemnité pour retard mentionné dans les tarifs communs P. V. n° 107, ch. 7 et ch. 407 (exportation) relatifs aux transports hors de France, et, notamment en Suisse, des combustibles minéraux expédiés des stations houillères du Nord de la France ; l'indemnité est réglée à 0 fr. 85 c. par wagon et par six heures de retard.

Un tarif donne un système complet de réglementation des dommages-intérêts, embrassant les hypothèses de perte, avaries et retard. C'est le tarif spécial commun n° 400, ch. 1, § 19 et 20 (1), réglant le transit *via* Modane des marchandises expédiées de certaines gares italiennes aux ports français de la mer du Nord et de la Manche, en relations directes avec l'Angleterre, et vice-versa. Les dommages-intérêts sont réglés par des règles spéciales, selon qu'il s'agit des chemins de fer français ou des chemins de fer italiens. En France, en cas de perte totale ou partielle de l'expédition, on calcule la valeur de la marchandise transportée en se basant sur le prix d'une marchandise de même espèce et

(1) Tarif spécial, n° 400, ch. 1, § 19 et 20. Ceintures, Est, Nord, Ouest, P.-L.-M. — Chemins de fer italiens de la Méditerranée, de l'Adriatique et de la Sicile. Expéditions par wagons complets des gares italiennes, dénommées au présent tarif, aux ports français de Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Saint-Valéry, le Tréport, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Rouen, Honfleur, Trouville-Deauville, Caen et vice-versa,

de même qualité au lieu et à l'époque de la remise de l'expédition; les frais de transport déjà payés seront restitués, déduction faite des débours éventuels du Chemin de fer. Les mêmes dispositions sont applicables, en cas d'avarie de la marchandise, pour fixer le montant de la dépréciation subie.

Pour le cas de retard, si l'ayant droit n'établit pas le préjudice subi, la retenue atteindra le quart du prix de transport pour un retard d'un à trois jours; le tiers, pour un retard variant de trois à huit jours. Si l'intéressé réclame une indemnité supérieure, il devra justifier le dommage causé par le retard, et, dans ce cas, l'indemnité à lui payer ne peut être supérieure à la moitié des frais de transport pour un retard d'un à deux jours inclusivement, et à la totalité de ce prix, si le retard dépasse deux jours, « à moins que la livraison tardive ne soit la conséquence d'un acte de mauvais gré du Chemin de fer. »

A un point de vue plus spécial, nous pouvons citer les dispositions contenues dans le traité relatif aux transports ordinaires du matériel de la guerre (art. 65).

« Quels que soient les tarifs appliqués, et qu'il s'agisse de transports effectués au compte de l'administration de la guerre ou à celui de fournisseurs, les retards entraînent des retenues fixées ainsi qu'il suit :

1^o Vitesse accélérée :

Pour un retard d'un jour, le 1/10 du prix de transport.
Pour un retard de deux jours et au-dessus, réduction

au prix de la petite vitesse, en appliquant, en outre, les retenues stipulées pour la petite vitesse, si les délais accordés pour ce mode de transport ont été dépassés.

2° Petite vitesse :

Pour un retard de 1 à 4 jours le $\frac{1}{40}$ du prix de transport.

Pour un retard de 5 à 8 jours, le $\frac{1}{20}$ du prix de transport.

Pour un retard de 9 à 15 jours, le $\frac{1}{10}$ du prix de transport.

Pour un retard de 16 à 30 jours, le $\frac{1}{6}$ du prix de transport.

Pour un retard de 31 jours et au-dessus, la moitié du prix de transport.

Indépendamment des retenues ci-dessus, les frais extraordinaires que nécessiterait, dans des cas d'urgence, le prompt renvoi à destination des objets égarés ou oubliés dans les gares ou ailleurs, sont à la charge des Compagnies. Le Ministre de la Guerre peut faire remise des retenues encourues quand le service n'a pas souffert des retards. En ce qui concerne le transport des objets appartenant à des militaires ou à leurs familles, les indemnités se calculent à raison de trois francs par jour de retard et par tonne de matériel taxé. »

Il est aisé de voir quel avantage et quel intérêt pratique présentent les tarifs spéciaux qui règlent le montant de l'indemnité. Ils préviennent toute contestation entre les parties relativement au règlement des dom-

mages-intérêts ; et par les indemnités modérées qu'ils stipulent, ils permettent aux Compagnies d'offrir au public des prix de transport moins élevés. Ils favorisent donc les intérêts des deux parties, et l'on ne peut que souhaiter de les voir prendre une importance plus grande encore.

CHAPITRE IV

DU MONTANT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS EN CAS DE FAUTE COMMUNE

Souvent le dommage subi aura été causé à la fois par la faute du transporteur et par la faute de l'autre partie. Dans cette hypothèse il est évident que le voiturier ne saurait répondre de toutes les conséquences de faits qui lui sont, pour partie, étrangers. L'équité et la justice exigent que chacune des parties supporte les suites de sa faute et que les dommages-intérêts soient répartis proportionnellement à l'étendue de la part de préjudice imputable à chacun.

Le transporteur est tenu à certaines obligations, mais il n'est responsable que des dommages qui sont la conséquence de la violation de ces obligations. Il doit non seulement effectuer le transport dans le délai convenu, mais encore veiller à la garde et à la conservation de la chose, comme un administrateur diligent (1); mais encore faut-il que l'expéditeur n'ait pas lui-même apporté

(1) Art. 1137, 1782, 1928, 1952, C. civ.

d'obstacle à la bonne exécution de cette obligation. C'est ainsi qu'il sera réputé en faute, si l'avarie est due en partie à la défectuosité du chargement ou à l'insuffisance de l'emballage, et la Compagnie ne sera responsable que dans la mesure dans laquelle elle a laissé s'aggraver le dommage (1). Il en serait de même si le destinataire avait négligé de retirer les marchandises avariées et les avait laissées plusieurs mois en souffrance, ce qui avait aggravé leur état (2).

Le transporteur doit apporter des soins vigilants pour conserver la marchandise en bon état ; mais il doit recevoir une juste rémunération de ces services ; et, au surplus, être averti des soins qu'il faut prendre, eu égard à la nature et à la valeur de l'objet ; c'est pourquoi, ainsi que nous l'avons déjà vu, en cas de déclaration inexacte, l'indemnité est toujours basée d'après la déclaration.

Enfin, en ce qui concerne particulièrement les transports par chemins de fer, le mode de transport choisi par l'expéditeur peut, dans certains cas, ne pas convenir pour maintenir la marchandise en bon état, eu égard à la nature et aux qualités de celle-ci ; c'est ainsi qu'il a été jugé que la responsabilité du transporteur devait

(1) Cass., 29 mars 1886, D. 87, 1, 480. — Trib. com. Marseille, 20 oct. 1887. Pand. franç., Rép. Chemins de fer, n° 7497. — Trib. com. Toulouse, 16 août 1889, *ibid.*

(2) Paris, 12 nov. 1874, « Journ. des trib. de com. 1875 », p. 389.

(3) Paris, 12 mai 1884, « Journ. des trib. de com. », 1885, p. 178.

être atténuée dans le cas où l'expéditeur avait demandé des wagons-vachères au lieu des wagons-écuries pour le transport de chevaux de course, car des wagons-vachères ne conviennent pas pour le transport d'animaux pétulants (1).

Quant à la manière dont les dommages-intérêts devront être répartis, ce sera une question de fait à apprécier d'après les circonstances de l'espèce (2).

(1) Paris 12 mai 1884, précité.

(2) De l'hypothèse de faute commune, on peut rapprocher le cas où le préjudice est dû, partie à la faute du transporteur, partie au vice propre de la marchandise; nous en avons vu une application dans l'hypothèse d'avaries résultant partiellement du déchet éprouvé en cours de route.

CHAPITRE V

DU MONTANT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS EN CAS DE DOL ET DE FAUTE LOURDE

C'est une règle générale de droit que le débiteur de mauvaise foi doit être traité plus sévèrement que celui auquel on ne peut reprocher qu'une faute légère. L'homme est imparfait et fatalement sujet à de nombreux errements; en dépit de sa vigilance, il ne peut être assuré de ne pas commettre quelque faute.

Il n'en est plus de même au cas où c'est intentionnellement qu'il a causé un préjudice; sa conduite n'est plus excusable; le législateur doit alors se montrer inflexible.

Nous avons vu, au début de cette étude, que les déclarations inexactes de nature et de valeur avaient pour effet de modifier la responsabilité du transporteur, et que celui-ci ne saurait être tenu que de la nature et de la valeur portées au récépissé, instrument du contrat de transport, car cela représente exactement l'étendue de son obligation. Nous avons dit qu'en cas où l'objet précieux, qui devait être taxé *ad valorem* avait été

tarifié au poids, la Compagnie ne devait rembourser que la valeur d'un objet de même nature, mais d'une valeur ordinaire, car alors elle n'a pas touché la rémunération à laquelle elle avait droit en vertu du tarif exceptionnel qui règle le contrat de transport des objets de valeur. En cas de dol, il en va tout autrement, l'obligation de réparer le préjudice ne résulte pas du contrat lui-même; le dol fait naître une obligation de nature toute différente, et « cette nouvelle obligation n'est remplie qu'en réparant tout le tort que le dol a causé (1) ». Mais cela ne sera vrai que si la déclaration inexacte ou l'absence de déclaration n'ont pas eu pour effet d'aggraver le préjudice causé; autrement le dommage ne peut être attribué que partiellement au fait même du transporteur, celui-ci, malgré sa culpabilité, en dépit de sa mauvaise foi, ne peut être condamné qu'à réparer ce qui est la conséquence de son dol, mais n'est tenu nullement du préjudice dont il n'est pas l'auteur. On doit se montrer vis-à-vis de lui rigoureux, mais non pas injuste. On devra adopter la même solution dans tous les cas où le préjudice serait dû partie au dol du transporteur, partie à la faute de l'autre partie ou au vice propre de la marchandise; par exemple, s'il y a déchet.

L'art. 1150 C. civ., ainsi que nous l'avons dit, réserve expressément le cas de dol. Alors la Compagnie répondra des dommages imprévus; elle ne pourra

(1) Bigot-Prémeneu « Exposé des motifs », Locré, op. cit., t. XII, p. 330. — Pothier, oblig., n° 166.

alléguer qu'elle n'a pu pressentir l'intérêt que l'ayant droit attachait à la livraison de la marchandise en temps utile, qu'il lui était impossible de prévoir que le retard apporté dans le transport de l'objet pris en charge était perdre à l'intéressé de nombreuses commandes et le priverait de bénéfices importants. Les parties ont tacitement décidé, lors de la conclusion du contrat, qu'elles ne répondraient que des dommages qu'elles prévoyaient ou pouvaient prévoir à ce moment; or, cette convention tacite est inapplicable au cas de dol; d'abord l'obligation de réparer le préjudice ne résulte plus du contrat et, de plus, il serait contraire à l'ordre public, de fixer à l'avance les conséquences de sa mauvaise foi.

Toutefois, il ne faut pas assimiler l'art. 1151 C. civ. à l'art. 1150 C. civ.; le transporteur, si coupable soit-il, n'est nullement tenu des dommages qui résultent d'une manière indirecte et lointaine, et souvent même fort incertaine de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat; nous avons vu, en effet, qu'il ne devait supporter que les préjudices dont il était réellement l'auteur. Malgré la mauvaise foi de la Compagnie, l'intéressé devra donc établir la relation directe de cause à effet entre la perte, l'avarie et le retard d'une part, et le dommage éprouvé, d'autre part.

Pour les mêmes raisons que précédemment, les clauses limitatives et forfaitaires qui atténuent la responsabilité du transporteur ne sauraient être appliquées, si celui-ci

s'est rendu coupable de dol. Nous croyons cependant qu'il faudrait apporter une exception à cette règle dans le cas où l'indemnité a été établie à forfait, et où ce forfait suffit à réparer entièrement, et parfois même au delà, le préjudice subi. Dans cette hypothèse, l'ayant droit a tout intérêt à réclamer l'application de la clause forfaitaire; avec cette dernière, il est assuré d'obtenir des dommages-intérêts aussi élevés que s'il arguait du dol de la Compagnie, et par ailleurs il n'a aucune preuve à faire, alors qu'autrement il devrait établir non seulement la mauvaise foi du transporteur, mais aussi l'étendue du préjudice subi. Il serait vraiment choquant de voir la Compagnie bénéficier des conséquences de son dol. L'intéressé aura donc toute liberté pour réclamer l'exécution de la convention fixant à forfait le montant des dommages-intérêts.

Nous avons indiqué que la tradition assimilait au dol la faute lourde. La jurisprudence se prononce d'ordinaire dans ce sens, en matière de transports de marchandises (1), et nous ne pouvons qu'approuver cette manière de voir; nous montrerons dans la partie de cette étude, réservée à l'appréciation critique, combien il est équitable de distinguer entre l'hypothèse où la Compagnie n'a commis qu'une négligence excusable et celle où elle a fait preuve d'une impéritie vraiment impardonnable.

(1) Trib. com. Seine, 3 avril 1868, sous Cass. 15 mars 1869, S. 69, 1, 225. — Cass., 23 nov. 1897, D. 99, 1, 547. — Trib. com. Seine, 29 mai 1909, « Journ. des trib. de com. », 1911, p. 33. — Contra : Cass., 15 mars 1869, S. 69, 1, 225.

DEUXIÈME PARTIE

Du règlement des dommages-intérêts dans les transports des marchandises par chemins de fer, d'après la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890.

INTRODUCTION

En droit international, le contrat de transport occupe une place importante, par suite du développement incessant des transactions commerciales.

Les questions de mariages, de successions et de donations en droit international privé sont d'une application pratique relativement restreinte. Il en va autrement si, des matières du droit civil, nous passons aux matières du droit commercial ; et si particulièrement nous considérons les transports de marchandises par chemins de fer, nous remarquons qu'il faut envisager les rapports juridiques entre transporteurs et particu-

liers, sous deux aspects différents, et qu'après avoir traité la question en droit interne, on doit porter le débat sur le terrain du droit international. C'est qu'en effet, les transports internationaux ne sont pas un fait isolé; il est assez rare⁵ qu'un Français possède des biens à l'étranger; nous voyons, par contre, chaque jour, de nombreux convois de marchandises traverser les frontières, emportant et amenant les produits de l'exportation et de l'importation.

Mais comment régler les rapports juridiques qui naissent des transports internationaux? La question ne laisse pas d'être intéressante, car les principes qui régissent le contrat de transport de marchandises par chemins de fer varient suivant les Etats.

Quelle loi doit-on alors appliquer? Les auteurs ne sont pas parvenus à se mettre d'accord sur ce point. En ce qui concerne particulièrement la question du règlement des dommages-intérêts, certains se prononcent pour la loi du pays où a été conclu le contrat de transport (1); d'autres, au contraire, estiment qu'il faut s'en tenir à la loi en vigueur dans le pays où s'est produite la perte, l'avarie ou le retard (2). D'ailleurs, même si l'accord eût été établi, il y aurait eu néanmoins de graves inconvénients à voir des tribunaux appliquer des lois étrangères, et cela quotidiennement.

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, n° 2852.

(2) Huc, *op. cit.*, t. X n° 456.

Les intérêts du public et des transporteurs à la fois exigeaient que les transports internationaux fussent régis par un ensemble homogène de dispositions législatives. La majeure partie des Etats de l'Europe continentale, comprirent ce besoin, et, dès 1878, la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg la Russie et la Suisse résolurent d'établir une sorte de code des transports internationaux. Leurs efforts aboutirent après plusieurs conférences réunies à Berne en 1878, 1881 et 1886, à la conclusion d'une convention internationale le 14 octobre 1890. Deux revisions successives de la Convention internationale eurent lieu en 1898 et en 1906, et entraînèrent quelques modifications partielles. Dans la suite, le Danemark, la Roumanie et la Serbie adhérèrent aux dispositions de cet accord.

Nous nous sommes proposé, au début de cette étude, d'examiner comment la Convention internationale de Berne avait résolu la question du règlement des dommages-intérêts, mais auparavant, nous devons rechercher quelles étaient, sur ce point, les tendances qui régnaient au sein de la Conférence.

En ce qui concerne le règlement des dommages-intérêts dus pour perte, avaries ou retard dans les transports de marchandises par chemins de fer, deux courants en sens opposé influaient sur les délibérations de la Conférence de Berne, le courant français et le courant allemand.

En France, où les dispositions du Code civil sont applicables, la réparation du préjudice est très étendue, et ne subit que des restrictions peu nombreuses. Les tarifs spéciaux qui dérogent au droit commun sont rares. D'autre part, l'ayant droit est obligé, même au cas de dommage résultant du retard, d'établir qu'il a subi un préjudice (en règle générale du moins).

La législation allemande procédait, au contraire, de principes bien différents.

L'art. 396 du Code de commerce allemand (1) disposait qu'en cas de perte, l'indemnité avait pour base la valeur commerciale courante de la marchandise, ou, à défaut, la valeur d'une marchandise de même espèce et qualité, au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû être effectuée. En cas d'avaries, l'indemnité consistait dans la différence entre la valeur vénale des effets avariés et leur valeur évaluée comme au cas de perte. Dans ces hypothèses, il fallait faire déduction des droits de douane et frais épargnés à la suite de la perte. Mais en ce qui concerne les transports par chemins de fer, cette disposition n'avait guère qu'une portée théorique ; l'art. 427 al. 1^{er} C. com. all. permettait, en effet, de stipuler que : « la valeur devant, suivant l'art. 396, servir de base au calcul du dommage, ne devra pas dépasser un montant indiqué dans la lettre de voiture, le certificat de prise en charge ou le bulletin

(1) Il s'agit ici de l'ancien Code de commerce allemand de 1861.

de bagages, comme valeur de marchandise, ou en l'absence d'une telle indication, un certain montant déterminé d'avance ».

En exécution de ce texte, le règlement d'exploitation avait limité l'indemnité, au cas de perte, à 60 marks (75 francs) par 50 kilogs. L'intéressé pouvait obtenir une indemnité plus importante, à condition de faire une déclaration de valeur et de payer une taxe supplémentaire.

En cas de retard, il pouvait être stipulé, d'après l'art. 427, al. 2, « que le montant de l'indemnité à fournir suivant l'art. 397, pour retard dans la livraison, ne devra pas dépasser un montant indiqué dans la lettre de voiture, le certificat de prise en charge ou le bulletin de bagages, comme chiffre de l'intérêt que présente la livraison en temps voulu, ou en l'absence d'une telle indication, un certain montant normal déterminé d'avance qui pourra aussi consister dans la perte de tout ou partie du prix de transport ».

Il existait donc deux bases d'indemnité, suivant que l'ayant droit avait ou non déclaré l'intérêt qu'il attachait à la livraison de la marchandise en temps utile. S'il s'abstient de toute déclaration, il a droit à une quote-part du prix de transport proportionné au retard. Dans le cas contraire, il peut obtenir le montant de la valeur déclarée.

On voit que, dans les transports de marchandises par chemins de fer, l'assurance, chère aux idées allemandes,

tenait une place importante. Toutefois, il importe de remarquer qu'elle n'a pas la même portée, selon qu'il s'agit de perte ou de retard ; dans le premier cas, elle couvre seulement la valeur de la marchandise ; dans le second cas, elle garantit toutes espèces de préjudices qui résultaient du retard, c'est-à-dire tout l'intérêt personnel de l'ayant droit (*Déclaration des interesses an der rechtzeitigen Lieferung*).

On voit combien différaient les systèmes français et allemand ; l'un consacrant le principe de la réparation intégrale ; l'autre réglant les dommages-intérêts d'une manière forfaitaire et limitative et consacrant la pratique de l'assurance. Comme nous le verrons dans la suite, c'est plutôt le système allemand qui a eu les préférences de la Conférence de Berne, et l'on a même dit que la Convention internationale avait été calquée « sur le patron allemand ». Il y a toutefois, dans cette assertion, une large part d'exagération. Il est inexact que les délégués français aient toujours capitulé devant les prétentions allemandes ; nous verrons, au contraire, que certaines dispositions de la Convention internationale ont été le résultat d'une transaction amiable entre deux principes opposés.

DES DIVERS MODES DE RÈGLEMENT

DES DOMMAGES-INTÉRÊTS

adoptés par la Convention internationale

Pour concilier les intérêts légitimes des entreprises de chemins de fer, d'une part, et des particuliers, d'autre part, la Conférence de Berne a estimé qu'il était bon d'établir plusieurs bases d'indemnités, auxquelles correspondent des prix de transport différents.

L'expédition est-elle effectuée sous le régime du tarif ordinaire, c'est l'indemnité ordinaire telle qu'elle est fixée par les art. 34, 37 et 40, al. 1 et 2, C. I. qui sera allouée. L'intéressé juge-t-il que cette indemnité est insuffisante, il peut obtenir des dommages-intérêts plus importants, au moyen de la déclaration d'intérêt à la livraison (art. 38 et 40, al. 3 et 4, C. I). Enfin, s'il estime que le tarif ordinaire est trop élevé, eu égard à l'importance de l'expédition, et qu'une indemnité même inférieure à l'indemnité normale, serait suffisante, il pourra demander l'application de tarifs spéciaux à indemnité restreinte, mais à prix réduit, visant les hypothèses de perte et d'avarie.

Toutefois, toutes ces dispositions cessent d'être appli-

cables, si le transporteur a commis une faute grave, ou si *a fortiori*, il s'est rendu coupable d'un fait dolosif; alors la Convention internationale, d'accord en cela avec les principes généralement reçus, n'admet plus ni restriction, ni distinction d'aucune sorte. La réparation du préjudice sera toujours intégrale (art. 41 C. I.).

CHAPITRE PREMIER

DE L'INDEMNITÉ ORDINAIRE (1)

SECTION PREMIÈRE

De l'indemnité ordinaire en cas de perte

Sous la dénomination de perte, la Convention internationale comprend non seulement l'hypothèse de perte totale, mais aussi celle de diminution ou perte partielle. (*Minderung oder teilweiser Verlust*) qui se produit quand la marchandise a perdu une partie de sa substance ; l'art. 34 C. I. régit encore le cas où, sur un envoi de plusieurs objets, l'un de ceux-ci vient à manquer, il y a alors perte totale de l'objet manquant, bien que celui-ci ne soit qu'une partie de l'envoi collectif (2).

(1) La Convention internationale a établi trois bases d'indemnités distinctes, selon que le dommage était dû, à la perte, à l'avarie ou au retard. Si nous avons rejeté une semblable division dans la première partie de cette étude, c'était parce que le droit français règle la réparation du préjudice, sans avoir égard aux motifs du dommage ; ici, au contraire, nous serons obligés de suivre le plan de la Convention internationale et d'emprunter sa classification.

(2) Gerstner, « Internationales Eisenbahn-Frachtrecht », p. 327.

§ 1^{er}

Nous avons vu comment la législation française d'une part, la législation allemande d'autre part, avaient réglé l'indemnité due en cas de perte. D'un côté, c'était la réparation à peu près intégrale du préjudice subi; de l'autre cette réparation était limitée à un maximum. Entre deux systèmes aussi divergents, il fallait trouver un terrain de conciliation et les délégués allemands eux-mêmes ne firent aucune difficulté à consentir à une disposition transactionnelle (1).

D'après le projet suisse (2), en cas de perte, la valeur de la marchandise, au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû être effectuée, servait de base au règlement de l'indemnité, sans que cependant la somme allouée puisse dépasser un maximum de 1.500 francs par 50 kilos; toutefois, si la marchandise avait été expédiée en grande vitesse, aucune limitation n'était possible. L'Allemagne avait, de son côté, reprenant l'art. 396 de son Code de commerce, proposé de prendre pour mesure la valeur au lieu et à l'époque de la livraison, déduction faite des frais divers épargnés. Ce projet fut adopté à la première Conférence, en 1878; mais en 1881, lors de la dernière réunion, il n'en fut plus de même. Si le texte élaboré donnait satisfaction aux délégations française, alle-

(1) Gerstner, op. cit., p. 358.

(2) Art. 20, projet suisse. — Darnis-Gravelle : « De la Convention internationale sur les transports de marchandises par chemins de fer, et spécialement de la théorie de la responsabilité pour retard », thèse Paris, 1903, p. 72.

mande et suisse, l'Autriche-Hongrie et la Belgique étaient mécontentes, et l'Union des chemins de fer allemands avait fait entendre de vives récriminations. Aussi, des discussions s'élevèrent au sein de la Conférence ; alors que certains délégués s'en tenaient au texte adopté en 1878 ; d'autres, par contre, soutenaient que seule la valeur au lieu et à l'époque de l'expédition devait être prise en considération (1). Ils alléguaient qu'il était impossible d'établir d'une manière sûre la valeur au lieu de destination ; que le juge établi au siège du Chemin de fer premier transporteur, ne pouvait apprécier exactement une telle valeur qui variait suivant les époques et les circonstances ; il y aurait ainsi une large part faite à l'arbitraire. De plus, il serait peu juste de contraindre le Chemin de fer premier transporteur, s'il était en cause, à réparer un dommage qu'il n'avait pu évaluer lors de la prise en charge. A ce moment, c'était le prix de facture (c'est-à-dire la valeur au lieu d'expédition) qui déterminait la valeur de la marchandise ; c'est donc par la production de cette facture que le juge tranchera la question de la manière la plus équitable. De leur côté, les partisans du texte de 1878, répondaient qu'assurément, quand l'action en indemnité est introduite par l'expéditeur devant le Tribunal du premier transporteur, le débat serait aisément solutionné par la

(1) Gerster, *op. cit.*, p. 363. — De Seigneux « Commentaire du projet de convention rédigé par la Conférence internationale réunie à Berne, du 21 septembre au 10 octobre 1881 », p. 57.

production de la facture ; mais il n'en est plus de même si la question se présente devant le juge du dernier transporteur ; dans ce cas on peut répondre qu'il deviendra difficile à cette dernière juridiction d'apprécier la valeur au point de départ. La difficulté étant la même dans les deux cas, il est, malgré tout, préférable de prendre pour base la valeur au lieu de destination. Une telle solution est plus conforme à la nature du contrat de transport, et aussi plus favorable aux intérêts du public, car l'intéressé perd non seulement le montant du prix de facture, mais encore le bénéfice résultant de la vente au lieu de destination. C'est une erreur, soutenait-on, de prétendre qu'en acceptant, à Paris, un colis à destination de Saint-Pétersbourg, le Chemin de fer ne pouvait prévoir que la marchandise devait être vendue sur cette dernière place dans des conditions tout autres qu'à Paris, et qu'en tout cas, les frais de transport devaient nécessairement augmenter sa valeur. Tels étaient les arguments qu'on discutait de part et d'autre ; finalement ce furent les partisans du lieu d'expédition qui prirent l'avantage, en faisant valoir qu'en Allemagne, où d'après l'art. 396 C. com. la valeur au lieu de destination servait de base, bien des expéditeurs quand ils recouraient à l'assurance, mentionnaient sur la lettre de voiture, le montant du prix de facture (1) ; d'ailleurs,

(1) Gerstner (op. cit., p. 363) fait remarquer avec raison que cet argument perd beaucoup de sa valeur, car l'art. 396 C. com. est pratiquement effacé par l'art. 427, al. 1^{er} C. com. all., qui limite l'indemnité à un maximum.

l'intéressé pourra obtenir une indemnité supérieure par la déclaration d'intérêt à la livraison. Ces allégations décidèrent du succès de la tentative et l'art. 34 C. I. fut ainsi rédigé : « Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle est mise à la charge du Chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix-courant des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix-courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué, en outre, les droits de douane, de transports et autres frais qui auraient pu être déboursés ».

L'art. 34 C. I. distingue suivant qu'il s'agit ou non d'objets négociés couramment dans le commerce. Dans le premier cas, la base de l'indemnité sera le prix moyen déterminé par un nombre important d'affaires commerciales relatives à une marchandise de même nature et de même qualité; ce prix courant sera établi souvent par les cours ou des mercuriales (*Privat Liste*) ; pour les objets qui ne sont pas d'un commerce courant, la valeur ordinaire sera généralement déterminée par des experts.

En ce qui concerne les frais divers de transport, de douane, etc., la rédaction nouvelle de l'art. 34 C. I. devait différer du texte adopté en 1878. Ce dernier portait qu'on devait déduire du montant établi par la valeur de la marchandise au lieu de destination, les frais divers

de transport, de douane, etc., qui, par suite de la perte, n'avaient pas été déboursés. En effet, ces derniers devaient concourir, s'ils avaient été payés, à élever la valeur de la marchandise au lieu d'arrivée; ils figuraient parmi les éléments constitutifs de cette valeur. Il eût été injuste de contraindre le transporteur à payer à l'ayant droit une somme que celui-ci n'avait pas versée. La situation devenait différente en prenant pour base la valeur au lieu et à l'époque de l'expédition; alors il faut considérer, par réciprocité, non plus les frais qui avaient dû être déboursés lors de l'arrivée; mais ceux qui ont été effectivement versés lors de la prise en charge. Dans ce cas, il est évident que le Chemin de fer ne saurait recevoir le prix d'un service qu'il n'a pas rendu, ni l'intéressé supporter des débours qui sont devenus inutiles par la faute du transporteur, et c'est avec raison que l'art. 34 C. I. a décidé qu'en sus de l'indemnité correspondante à la valeur de la marchandise, l'intéressé obtiendrait le remboursement des « droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés. »

§ 2

Que doit-on décider au cas où la marchandise qui a été considérée comme perdue, vient ensuite à être retrouvée? L'intéressé pourra-t-il conserver l'indemnité

qu'il aura reçue ? Sera-t-il, au contraire, contraint de reprendre la marchandise après ce long retard ? Les délégués réunis à Berne ne pouvaient laisser dans l'ombre une question aussi importante ; mais ils ne réussirent pas à élaborer de suite un texte définitif, et l'art. 36 C. I n'a pas eu moins de trois rédactions successives (1).

En 1878, il avait été décidé que : « Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant droit doit en être immédiatement averti. Dans le délai de 30 jours, depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant la restitution de l'indemnité perçue ».

Une telle disposition était très favorable aux intérêts des particuliers qui pouvaient prendre, selon les circonstances, tel parti qu'il leur semblait bon ; mais par contre, elle entraînait de graves inconvénients pour les chemins de fer. Les marchandises retrouvées se seraient accumulées dans les gares, particulièrement dans les centres importants, en attendant que l'intéressé ait bien voulu prendre une décision ; un tel encombrement aurait été, non seulement gênant pour les transporteurs, mais il aurait aussi nui à la bonne marche de l'exploitation et du trafic ; aussi, la Conférence de 1881

(1) Gerstner, *op. cit.*, p. 368 ; De Seigneux, *op. cit.*, p. 51.

estima-t-elle qu'il fallait limiter le droit d'option de l'ayant droit au seul cas où les marchandises avaient été retrouvées dans le délai de quatre mois, à partir de l'expiration du délai de livraison ; après ce laps de temps, le Chemin de fer pouvait disposer des marchandises retrouvées, conformément aux lois de son pays (1). Cependant la troisième Conférence estima que, même ainsi, les transporteurs étaient trop lourdement grevés et elle apporta une restriction nouvelle à la liberté d'option de l'intéressé. En recevant le paiement de l'indemnité due pour la marchandise perdue, il devra « dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle si la marchandise perdue est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé par le Chemin de fer », et la Convention additionnelle du 16 juin 1898 a ajouté qu'il lui serait « donné acte par écrit de cette réserve ».

En résumé, le libre choix de l'expéditeur exige trois conditions : il faut d'abord que la marchandise ait été retrouvée dans le délai de quatre mois, à partir de l'expiration du délai de livraison ; l'expéditeur aura trente jours pour opter sur le parti qu'il jugera bon de

(1) Les chemins de fer opèrent les ventes, selon les prescriptions des lois locales, car une disposition unique eût risqué de violer les lois organiques de certains pays. D'après certaines législations, en effet, de semblables ventes doivent être faites par l'administration du domaine public ; dans d'autres Etats, il faut un jugement rendu par l'autorité judiciaire ; parfois enfin, il n'est besoin ni de jugement, ni de publicité.

prendre ; mais il devra réserver son droit, au moment où il recevra l'indemnité. Ainsi se trouvaient conciliés les intérêts des deux parties en présence. S'il était équitable de donner aux intéressés une certaine liberté d'option ; par contre, il ne fallait pas laisser trop longtemps les transporteurs dans l'incertitude et les obliger à garder un trop grand nombre de marchandises en souffrance. Le texte définitif semble avoir résolu la question de la manière la plus satisfaisante possible (1).

(1) Art. 36 (réd. 1898, non remaniée en 1906) : « L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le Chemin de fer ; il sera donné acte par écrit de cette réserve.

« Dans ce cas, l'ayant droit pourra, dans le délai de trente jours, depuis le jour où il aura été avisé, exiger que les marchandises lui soient délivrées sans frais, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

« Si la réserve dont il est question à l'al. 1 ci-dessus n'a pas été faite ou si l'ayant droit n'a pas donné d'instruction dans le délai de trente jours, mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le Chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays. »

SECTION II

De l'indemnité ordinaire en cas d'avaries

D'après l'art. 37 C. I. : « En cas d'avaries, le Chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise ». Ce texte, par sa généralité, manque de précision, il omet de mentionner de quelle manière doit être calculée l'indemnité ainsi établie. Les auteurs se sont donné libre carrière à propos de l'interprétation de ce texte, et même ceux qui ont pris part aux travaux des Conférences de Berne ont des opinions divergentes sur ce sujet. Doit-on interpréter l'art. 37 en fonction de l'art. 34 C. I. ? La Convention internationale a omis de répondre à cette question d'une manière explicite (1).

En 1878, la première Conférence avait rédigé l'art. 37 C. I. de la manière suivante : « Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34 ».

(1) Voir à ce sujet une étude de M. Gerstner, « Bull. transp. int. », 1895, pp. 255 et 381.

Nous avons vu que le texte primitif de l'art. 34 C. I., stipulait que l'indemnité due en cas de perte devait avoir pour base la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû être effectuée. Il était, par suite, naturel de décider que l'indemnité due en cas d'avaries devait être équivalente à la différence entre la valeur vénale de la marchandise intacte au lieu de destination et la valeur vénale de la même marchandise avariée au même endroit (1). La Conférence de 1881 modifia l'art. 34 C. I., en choisissant comme base du règlement de l'indemnité, la valeur au lieu de départ. En même temps, l'art. 37 C. I. fut soumis à une rédaction différente. Le montant intégral de la dépréciation devait être remboursé. Mais que doit-on entendre par montant intégral ?

D'après M. Eger, ce ne serait autre chose que « la différence entre le montant à calculer conformément à l'art. 34 pour la marchandise non avariée, au lieu et à l'époque de l'expédition et la valeur vénale de la marchandise avariée au lieu et à l'époque de la livraison (2). »

D'après M. Schwab, il faut corriger le raisonnement précédent. En cas de perte l'intéressé a droit au remboursement des frais de transport et autres, et ces frais sont compris dans le calcul de l'indemnité établi par

(1) Gerstner, *ibid* , p. 383.

(2) Eger : « Das internationale Ubereinkommen, erläutert, etc. », pp. 638 et 643 ; « Das internationale Ubereinkommen, Text, Ausgabe mit Anmerkungen », p. 133.

l'art. 34. Il en est autrement si la marchandise n'est qu'avariée ; alors, comme le transport a été effectué, on doit tenir compte de cet état de choses. L'indemnité pour perte égale la valeur au lieu d'expédition, plus les frais divers ; c'est de la somme totale obtenue par la réunion de ces deux éléments qu'il faut déduire la valeur de la marchandise avariée (1).

Un autre auteur, M. Muschweck, a soutenu que le Chemin de fer devait réparer le dommage subi, constaté au lieu de destination, proportionnellement à l'indemnité qui aurait dû être payée en cas de perte totale de la marchandise, d'après la valeur commerciale de la marchandise non avariée au lieu de destination. D'après la plus grande partie des législations des Etats participants, l'indemnité, en cas d'avaries, est calculée sur les

(1) Schwab : « Das internationale Ubereinkommen », p. 278. « Dans le droit de transport allemand, la question se pose autrement et elle est plus simple, parce que, même en cas de perte, les frais de transport et autres doivent être payés, et ils constituent une partie de l'indemnité à payer pour la valeur de la marchandise à rembourser au lieu de livraison. Avec le droit de transport allemand, on peut tout simplement employer pour indiquer l'indemnité à payer en cas de perte la formule $V. L.$ (valeur au lieu de livraison). Il y a là un élément unique, bien que composé de plusieurs parties, et l'on peut admettre pour l'indemnité, en cas d'avaries, la formule $V. L. - V. A.$ (valeur de la marchandise avariée).

« D'après l'art 34 C. I., au contraire, la formule pour l'indemnité en cas de perte, serait : $V. C.$ (valeur de la marchandise à l'époque de la conclusion du contrat) + $F. R.$ (frais de transport et autres). Il est donc clair que la formule pour l'indemnités en cas d'avaries : $V. C. - V. A.$ n'est pas équitable ; la formule qui paraît exacte est $(V. C. + F. R.) - V. A.$ »

mêmes principes que l'indemnité pour perte. Or, la Convention internationale trouve ses sources dans les dispositions de ces législations, « on doit admettre *a priori* que ces règles ont été maintenues dans la Convention (1) »

M. de Seigneux propose d'évaluer la valeur vénale de la marchandise avariée, soit au lieu d'expédition, soit au lieu de destination, selon que l'expéditeur ou le destinataire se porte demandeur (2).

M. Gerstner a réfuté successivement toutes ces opinions et a tenté de donner à la question une solution raisonnable. Il estime que la thèse de M. de Seigneux, qui fait varier l'indemnité suivant la qualité du demandeur, fait une trop large part à l'arbitraire et qu'il est impossible que la Conférence ait entendu approuver une semblable manière de voir. A M. Eger, qui défalque la valeur vénale de la marchandise avariée au lieu de destination de la valeur de la marchandise intacte au lieu d'expédition, il reproche de violer les règles de la logique et des mathématiques, en soustrayant deux quantités de nature différente. Il conteste le raisonnement de M. Schwab, car, d'après lui, la valeur au lieu d'expédition, même augmentée des frais de transport, n'atteint pas nécessairement le montant de la valeur au lieu de destination. A M. Muschweck, il répond qu'il est

(1) Muschweck, « Journ. Union ch. f. all. », voir « Bull. transp. int. », 1895, p. 381.

(2) De Seigneux, op. cit., p. 51.

inexact que la plupart des législations des Etats participants calculaient l'indemnité, en cas d'avaries, d'après les mêmes principes que l'indemnité en cas de perte; que, notamment, l'art. 396 du Code de commerce allemand n'avait plus guère qu'une portée théorique et s'effaçait devant l'art. 427 al 1^{er} C. com. all., qui limitait le montant à un maximum (1).

M. Gerstner reconnaît que, selon le projet élaboré en 1878, il y avait bien concordance entre les art. 34 et 37 C. I; mais, avec le projet de 1881, il n'y a plus aucune corrélation, l'expression « montant intégral » est en opposition avec les termes de l'art. 34. Ce dernier texte a restreint la responsabilité du transporteur; au contraire, dans l'art. 37 modifié, la Conférence laisse entendre que l'indemnité ne doit subir aucune restriction. Rien, dans les travaux préparatoires, ne permet de penser que le législateur ait voulu établir une concordance entre les deux textes (2). D'ailleurs, il faut reconnaître que les situations de fait diffèrent sensiblement. En cas de perte, on n'a plus la marchandise sous la main, et on ne peut déterminer sa valeur que par comparaison avec un objet de même nature et de même qualité, et alors se pose la question de savoir si on devra prendre la base de comparaison au lieu d'expédition ou au lieu de destination. Il en est autrement en cas d'avaries; la marchandise existe au lieu de destina-

(1) « Bull. transp. int. », 1895, pp. 255 ss. et 381 ss.

(2) Gerstner, « Bull. transp. int. », 1895, p. 259.

tion, c'est donc à cet endroit que doit être évaluée la dépréciation ; elle sera alors calculée de telle manière que l'intéressé puisse, avec le prix de vente de la marchandise endommagée et l'indemnité obtenue, acheter une marchandise intacte de même nature et de même qualité (1).

Nous ne pouvons que souscrire pleinement à l'opinion de M. Gerstner. Une telle solution semble des plus équitables, elle ne présente pas les complications des autres systèmes ; enfin, elle semble la plus conforme aux vues de la Conférence de Berne. Nous avons vu en effet, que le projet de 1878 établissait une concordance entre les art. 34 et 37 C. I., et que ce dernier texte portait que « dans le cas d'avaries, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34 » ; or, pourquoi aurait-on modifié la rédaction de l'art. 37 C. I., si l'on avait eu l'intention de maintenir la corrélation entre les deux textes ; il n'y avait qu'à maintenir intégralement le texte de 1878. La Conférence de Berne n'a pu faire siennes les opinions que lui prêtent MM. de Seigneux, Eger et Schwab. Il eût été contraire à son esprit d'élaborer des dispositions ambiguës et compliquées, laissant une large part d'appréciation à l'interprète et prêtant ainsi à l'arbitraire.

(1) Gerstner, *op. cit.*, p. 371.

La thèse de M. Gerstner nous semble donc la plus raisonnable et, comme lui, nous pensons que c'est la différence entre la valeur de la marchandise intacte au lieu de destination et celle de la marchandise avariée en ce même endroit qui doit constituer la base du règlement de l'indemnité.

Toutefois, il est regrettable que les délégués réunis à Berne aient adopté un texte aussi important, sans en préciser le sens exact (1). Il est étrange de voir MM. Gerstner et de Seigneux, — qui tous deux ont pris part aux travaux préparatoires — interpréter l'art. 37 C. I. d'une manière différente. M. Gerstner signale un grave défaut dans la rédaction de ce dernier texte; il montre que l'indemnité équivalente au « montant intégral de la dépréciation » pourra parfois dépasser l'indemnité pour perte, telle qu'elle a été déterminée par l'art. 34 C. I., M. Gerstner se retranche devant la situation de fait; quant à nous, nous croyons qu'un résultat aussi singulier provient, non pas du texte de l'art. 37, mais de celui de l'art. 34 modifié en 1881. Tant il est vrai que dans une loi, toutes les dispositions forment un ensemble homogène et qu'un changement apporté sur ce point suffit à rompre souvent l'harmonie de l'ensemble.

1) Gerstner, « Bull. transp. int. », 1895, pp. 258 et 259.

SECTION III

De l'indemnité ordinaire en cas de retard dans la livraison

Ici encore, nous retrouvons des divergences entre les règles suivies en France et celles qui étaient adoptées par le système allemand.

En France, l'intéressé peut obtenir la réparation presque intégrale du préjudice, mais à charge d'établir le bien-fondé de ses prétentions.

D'après le règlement d'exploitation des Chemins de fer allemands (1), pour les marchandises transportées en petite vitesse, la retenue était de :

1/4 du prix de transport, pour un retard de 1 à 3 jours ;

1/3 du prix de transport, pour un retard de 3 à 8 jours ;

1,2 du prix de transport, pour un retard dépassant 8 jours ;

et si la marchandise avait voyagé en grand vitesse :

1/4 du prix de transport, pour un retard de 12 à 24 heures ;

(1) § 70.

1/3 du prix de transport, pour un retard de 24 heures à 3 jours ;

1/2 du prix de transport, pour un retard dépassant 3 jours.

Si l'ayant droit établit que le dommage subi dépasse l'indemnité allouée d'après les dispositions ci-dessus, la retenue pourra atteindre la moitié du prix de transport, pour un retard de 24 heures et au-dessus, et la totalité pour un retard supérieur (1).

D'après le projet présenté par la délégation suisse, l'indemnité devait être égale à la moitié du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à la totalité du délai de transport ; si le retard atteignait le double du délai fixé, l'indemnité était équivalente à la totalité du prix de transport. La preuve du préjudice permettait à l'intéressé d'obtenir une indemnité aussi élevée qu'au cas de perte totale (2).

L'Allemagne avait, elle aussi, présenté un projet qui modifiait quelque peu son propre système.

Le projet allemand semblait moins favorable au public que le projet suisse ; mais cela n'était vrai que si l'intéressé se contentait de l'indemnité ordinaire ; par contre, s'il faisait une déclaration d'intérêt à la livraison, nous verrons plus loin que le système allemand devenait plus avantageux pour lui.

Ce fut ce dernier projet qui recueillit, en principe du

(1) Gerstner, *op. cit.*, p. 384.

(2) Darnis-Gravelle, *op. cit.*, p. 106.

moins, les suffrages de la Conférence ; toutefois, sur la demande du commissaire luxembourgeois, une modification assez importante fut apportée. On convint de changer quelque peu le mode de calcul de l'indemnité. On reconnut qu'une distinction établie, suivant que le retard était ou non supérieur à cinq jours, ne serait guère équitable, quand il s'agit de trajets considérables, et qu'il était préférable de fixer, d'après les délais réguliers de transport, le retard qui ferait varier le montant de l'indemnité (1), et l'on décida que, en cas de retard dans la livraison, il pourrait être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison, et la moitié du prix de transport pour tout retard supérieur. En cas de preuve du préjudice, l'intéressé pouvait obtenir la réparation complète du dommage éprouvé, sans que toutefois l'indemnité pût dépasser le montant du prix de transport.

A la Conférence de 1881, on estima qu'il conviendrait de proportionner davantage l'indemnité au retard. D'après le texte de 1878, en effet, un retard de quelques heures suffisait pour obliger le Chemin de fer à restituer un quart du prix de transport ; une telle indemnité pouvait être en disproportion avec le dommage subi (2), et les retenues furent fixées de la manière suivante :

1/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de transport.

(1) Darnis-Gravelle, *op. cit.*, p. 110.

(2) De Seigneux, *op. cit.*, p. 54. — Darnis-Gravelle, *op. cit.*, p. 111.

2/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 2/10 du délai de transport.

3/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 3/10 du délai de transport.

4/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 4/10 du délai de transport.

5/10 pour tout retard supérieur à 4/10.

La Convention additionnelle de 1898 substitua les termes de délai de livraison à ceux de délai de transport (1).

Le seul fait du retard constaté suffit pour donner droit à une indemnité et cela sans qu'il soit besoin d'établir le préjudice ; mais, par contre, les dommages-intérêts ne sauraient jamais dépasser le montant fixé par l'art. 40, al. 1^{er} (2). Un arrêt de la Cour de cassation française a décidé que ce texte avait une portée absolue et s'appliquait sans restriction aux retards de toute nature, même si ceux-ci ne provenaient pas d'un fait de route, mais de la perte d'un acquit-à-caution délivré par la douane (3). Même solution si le retard s'est produit entre l'arrivée à destination et le moment de la livraison ; le contrat de transport n'a, en effet, reçu son entière application que par la remise de la marchandise au destinataire, et le retard éprouvé dans l'intervalle, entre la gare

(1) « Bull. transp. int. », 1898, p. 510.

(2) Trib. com. Genève, 7 juin 1894, « Journ. dr. int privé », 1895, p. 901. — Cass., 23 juillet 1903, S. 1904, 1, 350.

(3) Cass., 10 fév. 1896, S. 96, 1, 413

de destination et le domicile du destinataire, doit être réparé, d'après les lois qui régissent le contrat de transport (1).

Si le dommage n'est pas couvert, l'intéressé pourra obtenir une indemnité plus forte, mais non supérieure au montant du prix de transport ; mais ici, il n'y a aucune présomption ; le demandeur devra faire la preuve de ses allégations. Dans ce cas, pour fixer l'indemnité, les tribunaux auront toute latitude ; ils pourront même ordonner la réparation d'un dommage indirect résultant du retard. (Décision de l'Office central international, 17 fév. 1894.) (2).

(1) Cass. Rome, 21 déc. 1897, « Bull. transp. int. », 1898, p. 447.

(2) Art. 40, al. 1^{er} et 2^e (rédaction 1898, non remaniée en 1906). — En cas de retard dans la livraison, il pourra être alloué, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

1/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de livraison.

2/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 2/10 du délai de livraison.

3/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 3/10 du délai de livraison.

4/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 4/10 du délai de livraison.

5/10 du prix de transport pour tout retard supérieur à 4/10 du délai de livraison.

Si la dite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

CHAPITRE II

DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DÉCLARATION D'INTÉRÊT A LA LIVRAISON

L'indemnité normale peut paraître, dans certaines circonstances, tout à fait insuffisante. Aussi, la Conférence de Berne a-t-elle compris la nécessité qu'il y avait de permettre aux particuliers d'obtenir une réparation plus complète, à condition toutefois de faire une déclaration spéciale sur la lettre de voiture et de payer une surtaxe supplémentaire. Il n'y a là, quoi qu'on en dise, qu'une application de l'idée d'assurance (1). Une semblable disposition s'imposait dans la Convention internationale. Comme nous l'avons vu, en effet, il y avait antinomie complète entre le système français et la législation allemande. Si l'indemnité normale avait été établie plutôt dans ce dernier sens, il fallait, par contre, pour donner satisfaction aux commissaires français, permettre aux particuliers d'obtenir une plus grande réparation. Le système de la déclaration d'intérêt à la livraison consti-

(1) Contra : Gerstner, *op. cit.*, p. 375, en note.

tuait ainsi une transaction entre deux systèmes divergents (1).

En France, l'assurance n'est guère pratiquée que pour les objets précieux ; dans les autres cas, elle ne s'impose guère, car la responsabilité du transporteur est suffisamment étendue. Il n'en était pas ainsi en Allemagne avec le système de la réparation restreinte ; mais comme nous l'avons fait remarquer, l'assurance avait un aspect différent, selon qu'il s'agissait de perte ou de retard.

En cas de perte, où normalement l'indemnité était limitée à un maximum, l'intéressé pouvait faire assurer la valeur intégrale de l'objet ; en cas de retard, l'assurance s'appliquait à tous les préjudices résultant du défaut de livraison en temps utile ; l'ayant droit pouvait déclarer tout l'intérêt que présentait pour lui la livraison dans les délais réglementaires. (*Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung.*)

Avec le texte de l'art. 34 C. I. qui accordait à l'intéressé, en cas de perte, la valeur de la marchandise perdue, la déclaration de valeur, telle qu'elle résultait de l'art. 427, al. 1^{er} C. com. all., n'avait plus sa raison d'être (2). Aussi la Convention de Berne jugea-t-elle bon d'étendre au cas de perte les dispositions que la législation allemande avait édictées au cas de retard ; d'autant plus qu'il fallait, comme nous l'avons dit, donner satis-

(1) Gerstner. op. cit., p. 372.

(2) Il en était surtout ainsi avec le texte primitif de l'art. 34 C. I., élaboré en 1878.

faction aux idées françaises ; une telle extension s'imposait plus encore après la modification apportée en 1881 au texte de l'art. 34 C. I. ; et c'est ainsi que l'expression allemande : *Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung* se généralisa et se transforma en *Declaration des Interesses an der Lieferung* ou déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1^{er}

Formes de la déclaration d'intérêt à la livraison

L'ayant droit doit énoncer la somme à laquelle il évalue l'intérêt à la livraison, sur la lettre de voiture, dans la place réservée à cet effet ; la mention doit être inscrite en toutes lettres. Une telle déclaration ne peut être faite que sur la lettre de voiture et elle n'est remplacée par aucune formalité équivalente. L'expéditeur ne saurait soutenir, par exemple, que l'indication dans la lettre de voiture de la nature des marchandises transportées (objets de mode et de saison pour lesquels la livraison ne pouvait être retardée sans préjudice), ni les demandes réitérées pour obtenir le retour des marchandises refusées par le destinataire puissent équivaloir à une déclaration d'intérêt à la livraison (1).

(1) Paris, 9 déc. 1899, S. 1901, 2, 291.

§ 2

*De la déclaration d'intérêt à la livraison en cas de perte
et d'avaries*

L'art. 38 C. I. dispose que : « Il pourra être alloué en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixé à l'art. 34, et, en cas d'avaries, en outre de l'indemnité fixée à l'art. 37, des dommages-intérêts qui ne peuvent dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir l'existence et le montant du dommage. »

Au moyen de la déclaration d'intérêt à la livraison l'intéressé peut donc se réserver la réparation du préjudice subi, jusqu'à concurrence de la valeur déclarée. Il sera indemnisé des pertes éprouvées et des bénéfices perdus, et même des dommages imprévus et indirects(1). Tout intérêt individuel, par exemple la condamnation de l'intéressé à payer le montant d'une clause pénale, pourra être pris en considération ; mais il n'en serait pas de même des intérêts purement moraux, car il serait impossible d'en établir le montant.

(1) Contra : Gasca, « Il codice ferroviario », t. III, p. 269. Cet auteur voulait voir ici une application des principes français ; mais rien dans les travaux préparatoires de la Convention internationale ne permet de croire à une pareille transposition.

Mais l'intéressé n'obtiendra satisfaction qu'à la condition d'établir l'existence et le montant du préjudice subi. A la deuxième Conférence, la Russie avait proposé d'écarter cette condition qui était, selon elle, contraire à l'idée d'assurance. La Conférence n'entra pas dans ces vues ; le projet russe se méprenait, en effet, sur le caractère de l'assurance ; en principe l'assuré doit, sauf stipulation contraire, établir l'étendue du préjudice subi (1).

Le propriétaire d'une marchandise avariée, aurait droit, dans les mêmes conditions, à la réparation du dommage éprouvé. M. Gerstner (2) se demande si les termes de l'art. 38 C. I. ne dépassent pas la portée des intentions de la Conférence et si la déclaration d'intérêt à la livraison ne devrait pas donner droit, non pas au maximum de la valeur déclarée, mais seulement à une indemnité proportionnelle à la fois à la somme déclarée et à l'étendue de la dépréciation. Toutefois, il reconnaît que faute de donnée positive et explicite, rien ne permet de conclure ainsi (3).

(1) Gerstner, *op. cit.*, p. 375.

(2) Gerstner, *op. cit.*, p. 375.

(3) Il faut remarquer qu'avec l'interprétation que nous avons donnée de l'art. 37 C. I., la déclaration d'intérêt à la livraison jouera un rôle moins important en cas d'avaries qu'en cas de perte.

§ 3

*De la déclaration d'intérêt à la livraison
en cas de retard*

D'après le projet allemand soumis à la Conférence de 1878, l'intéressé qui avait fait une déclaration d'intérêt à la livraison pouvait obtenir, sans faire aucune preuve, une indemnité égale à la totalité ou à la moitié du prix de transport, selon que le retard était ou non supérieur à cinq jours ; mais si le préjudice était établi, il pouvait en obtenir la réparation jusqu'à concurrence de la valeur déclarée. Cette proposition fut adoptée en principe ; mais elle était liée au texte réglant l'indemnité normale ; et celui-ci étant modifié, elle devait en suivre le sort ; aussi l'alinéa 3 de l'art. 40 C. I. décide-t-il, par concordance avec l'alinéa 1^{er} que la retenue, dans l'hypothèse de déclaration d'intérêt, sera du double de la retenue normale, jusques et y compris un retard équivalent aux 4/10 du délai de transport ; au delà, la totalité du prix de transport pourra être réclamée (1).

(1) Art. 40, al. 3 et 4 C. I. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

2/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de livraison.

4/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 2/10 du délai de livraison.

Quand il y a eu retard et que l'intéressé a pris soin de faire une déclaration d'intérêt à la livraison, l'indemnité sera différente suivant que le préjudice sera ou non établi. Dans ce dernier cas, l'indemnité normale sera portée au double *de plano* ; le préjudice est présumé et le Chemin de fer sera obligé de faire tomber cette présomption s'il veut échapper à une telle condamnation. Une semblable preuve sera difficile, mais non impossible. C'est ainsi que, dans une espèce soumise au tribunal de district en matière commerciale de Vienne, le demandeur qui avait fait une déclaration de 20 florins, avait été obligé, par suite du retard apporté à la remise de sa malle remplie d'effets, d'acheter une nouvelle malle et de nouveaux effets, pour un prix de 20 florins dont il réclamait le remboursement au Chemin de fer. Néanmoins, il ne lui fut accordé que cinq florins, le juge estima « que la somme que le plaignant indiquait comme prix du linge acheté ne représente pas le dommage qu'il a subi, car il peut ultérieurement faire usage de ce linge. Il ne lui est dû qu'une indemnité pour le dommage subi

6/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 3 10 du délai de livraison.

8/10 du prix de transport pour tout retard égal ou inférieur à 4/10 du délai de livraison.

10/10 pour tout retard supérieur à 4,10 du délai de livraison.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, l'indemnité ne pourra pas dépasser le montant de la somme déclarée. Toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport qui pourrait être restitué dans le cas de l'al. 2, le montant de l'indemnité pourra atteindre le prix de transport.

par lui, du fait qu'il n'a pas besoin actuellement du linge qu'il vient d'acheter et qu'il doit, par suite le mettre momentanément de côté (1) ». De plus, il importe de remarquer que la retenue ne saurait jamais dépasser le montant de la somme déclarée. L'indemnité peut excéder le prix de transport et atteindre le montant de la déclaration en cas de preuve du préjudice ; mais le texte adopté en 1868 donnait bien à une anomalie quelque peu choquante, dans le cas où la valeur déclarée était inférieure au prix de transport ; alors, il en résultait que si le retard dépassait les 4/10 du délai de livraison, l'intéressé obtenait, sans faire de preuve, la totalité du prix de transport, tandis qu'après avoir établi le préjudice, il ne pouvait obtenir qu'une somme inférieure : le montant de la valeur déclarée. Le même résultat se serait produit s'il n'avait fait aucune déclaration, mais s'il avait établi le préjudice. Aussi, la deuxième convention additionnelle du 19 septembre 1906 estima-t-elle, « qu'il ne convenait pas que le chemin de fer tirât avantage de la bonne foi de l'expéditeur qui a engagé ce dernier à faire une déclaration minime d'intérêt à la livraison » et on décida d'apporter au texte l'addition suivante : « Toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport qui pourrait être restitué dans le cas de l'alinéa 2, s'il n'y avait pas eu déclaration d'intérêt à la livraison, le montant de l'indemnité pourra atteindre le prix de

(1) Trib. district en matière commerciale, Vienne, 25 janv. 1898 ;
« Bull. transp. int. », 1898, p. 277.

transport. » La Convention additionnelle n'a pas envisagé le cas où l'indemnité due en vertu de l'al. 4 (déclaration, mais dommage prouvé) serait inférieure à l'indemnité établie par l'al. 3 (déclaration, mais aucune preuve), ce qui pourra arriver si le retard est important. Dans ce cas, celui qui prend la peine de faire une preuve difficile, serait dans une moins bonne situation que s'il gardait le silence. Le résultat est quelque peu bizarre, mais il est vrai que l'intéressé ne ferait alors aucune preuve (1).

(1) Darnis-Gravelle, op. cit., p. 119. — En cas d'avaries et de retard préjudiciables, la déclaration d'intérêt à la livraison peut donner lieu à une indemnité double.

CHAPITRE III

DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'APPLICATION DE TARIFS SPÉCIAUX

La Conférence de Berne a estimé qu'il ne suffisait pas d'établir une indemnité normale et une indemnité supplémentaire en cas de déclaration d'intérêt à la livraison ; que le tarif ordinaire paraîtrait quelquefois trop onéreux aux intéressés, eu égard au peu d'importance de l'expédition, et que ceux-ci auraient intérêt à accepter des tarifs spéciaux à prix réduit, en renonçant au bénéfice des art. 34 et 37 C. I., et en se contentant d'une indemnité restreinte, au cas de perte et d'avarie.

Une telle disposition ne se rencontrait pas dans la législation allemande ; là, en effet, l'indemnité normale était déjà limité à un maximum ; aussi, ne put-elle être élaborée que lorsque les Allemands renoncèrent à introduire leurs principes.

L'art. 35 C. I. qui consacre la possibilité d'appliquer des tarifs spéciaux, est ainsi conçu : « Les Chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou

d'avaries, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque Chemin de fer et que le maximum d'indemnité soit applicable à tout le parcours ».

L'art. 35 C. I. ne vise que les cas de perte et d'avaries ; toute limitation d'indemnité serait donc inopérante en matière de retard. Il n'établit aucune disposition positive, il ne détermine pas le montant ou le maximum de l'indemnité réduite, mais se borne à autoriser les Chemins de fer à offrir au public des tarifs spéciaux à responsabilité limitée, mais cela est subordonné à deux conditions : l'indemnité restreinte doit entraîner une réduction de prix ; et, de plus, elle doit être applicable à tout le parcours (1). Enfin, les tarifs spéciaux doivent être soumis à l'approbation des autorités compétentes de chacun des Etats à parcourir (2). Enfin la déclaration d'intérêt à la livraison est inapplicable au cas où l'expéditeur a choisi un tarif spécial. On en avait décidé autrement en 1878 ; mais en 1881, on estima qu'il y avait quelque contradiction à combiner un système d'indemnité restreinte avec la pratique de l'assurance (3).

(1) Off. central int., 20 sept. 1894, « Bull. transp. Int. », p. 356.

(2) Cette exigence était nettement formulée dans l'art. 35 (rédaction 1878) ; elle en a été retranchée comme faisant double emploi avec la disposition de l'art. 11 C. I.

(3) M. Gerstner (op. cit., p. 366) voit dans ce fait une différence notable avec la législation allemande, mais il faut remarquer qu'en Allemagne, l'indemnité limitée constituait la règle générale et non pas une exception, applicable seulement sur la demande de l'intéressé.

CHAPITRE IV

DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DOL ET DE FAUTE GRAVE

Toutes les législations consacrent le principe de la réparation intégrale, au cas où le transporteur s'est rendu coupable d'un dol, et la plupart étendent la même règle dans l'hypothèse où il a commis une faute lourde.

En France, la différence est relativement peu importante entre l'hypothèse de faute simple et celle de dol et de faute grave, car la réparation est déjà très étendue dans le premier cas.

Les art. 396 et 427 du Code de commerce allemand prononçaient alors une condamnation aussi grave que possible (à l'inverse du droit français, le dommage indirect devait même donner lieu à réparation). Une telle sanction était applicable, non-seulement au transporteur qui avait occasionné la perte, l'avarie ou le retard intentionnellement, en recourant méchamment à des moyens frauduleux (*bösliche Handlungsweise*) ; mais aussi à celui qui n'avait pas causé le dommage dans le but de s'enrichir lui-même d'une manière illicite, mais qui avait agi avec une négligence grossière

en exposant la marchandise à des dangers qu'il aurait pu facilement prévoir (*frevelhafte Mutwille*) (1). Le système allemand était très compliqué et d'une application délicate ; aussi, l'Allemagne elle-même ne fit-elle aucune tentative pour l'introduire dans la Convention internationale et ce fut le projet suisse qui prévalut et devint l'art. 41 C. I., d'après lequel : « Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du Chemin de fer. »

On a donné à dessein à ce texte une portée générale : la sanction qu'il comportait était, en effet, trop grave pour qu'on puisse à l'avance déterminer quand elle serait applicable ; il faut alors tenir compte des circonstances particulières à chaque espèce, et alors le législateur doit céder la place au juge (2).

Néanmoins, nous pouvons savoir que par dol la Convention internationale a entendu désigner une intention conçue de nuire (*Gerichtete Absicht*). La faute lourde (*grobes Verschulden*) semble être un haut degré de négligence et d'indolence, une inattention grossière (*Missachtung*) du voiturier qui manque à son obligation de veiller à la garde et à la conservation de la chose (*custodia*) et de livrer celle-ci à temps (3). Ainsi,

(1) Gerstner, op. cit., p. 388.

(2) Cass., 22 nov. 1903, « Journ. des trib. de com. », 1903, p. 953. — Off. central int., 3 juillet 1908, « Bull. transp. int. », 1908, p. 225.

(3) Gerstner, op. cit., p. 389.

d'après la Convention de Berne, il y aurait, entre la faute grave d'une part, la faute légère d'autre part, une simple différence de degré, alors que, d'après le Code de commerce allemand, il y aurait une véritable différence de nature (1). Pour qu'il y ait faute lourde, il faut que le Chemin de fer ait gravement manqué à ses obligations ; ce sera au juge à apprécier ce manquement, d'après les circonstances, en tenant compte de la nature particulière de l'entreprise des transports et des conditions de l'exploitation (2). Les Tribunaux des Etats participants à la Convention internationale devaient donc avoir maintes fois l'occasion de se prononcer sur l'application de l'art. 41 C. I. et de préciser le sens de ce texte.

Il a été jugé que le fait de laisser une marchandise en gare quatre jours doit être considéré comme une faute grave, d'autant plus que le choix de la grande vitesse indiquait que l'intéressé désirait un transport rapide (3). Quand il s'agit d'un retard apporté dans l'expédition de marchandises sujettes à une prompte détérioration, la faute, même légère en soi, prend alors, eu égard au préjudice, un caractère de gravité : telle a été l'opinion

(1) Cahen Ed : « L'influence du dol et de la faute grave sur la responsabilité des chemins de fer dans le transport international des marchandises », thèse Paris, 1903, p. 148.

(2) Gerstner, *op. cit.*, p. 389.

(3) Trib. com. Roubaix, 9 janv. 1895, « Bull. transp. int. », 1897, p. 228.

du Tribunal de commerce de la Seine (1). Dans l'espèce, il s'agissait de marrons frais livrés avec douze jours de retard et qui restés trop longtemps en sac, avaient germé et s'étaient complètement gâtés. Le Tribunal a estimé qu'il y avait là une faute grave et il a condamné le Chemin de fer au remboursement de la valeur totale et au paiement de dommages-intérêts pour perte de bénéfices et de clientèle. Deux mannes de poissons avaient été expédiées en grande vitesse; l'une avait subi un retard parce qu'elle n'avait pas été débarquée à la gare de destination. Le Landgericht de Lemberg a vu dans ce fait une faute lourde du transporteur, qui avait eu le grand tort de ne pas placer l'une à côté de l'autre, deux mannes inscrites sur la même lettre de voiture; celui-ci fut condamné au remboursement de tout le préjudice causé par ce fait que les poissons gâtés étaient inutilisables (2). La Cour d'appel de Lyon a considéré comme une faute grave le retard occasionné par l'envoi de la marchandise dans une mauvaise direction, même si cette erreur était due à une perturbation dans le service provoquée par un phénomène de la nature (3). Il en sera de même si une semblable erreur a mis le Chemin de fer dans l'impossibilité de répondre à une réclamation

(1) Trib. com. Seine, 1^{er} août 1894, « Bull. transp. int. », 1894, p. 230.
— Contr. trib. com. Lille, 4 sept. 1897, « Bull. transp. int. », 1897, p. 438.

(2) Landgericht Lemberg, 15 déc. 1898, Cahen, op. cit., p. 132.

(3) Lyon, 18 juillet 1902, « Bull. transp. int. », 1905, p. 546.

de l'ayant droit (1). Même solution si les marchandises ont été livrées à un tiers, si les papiers qui accompagnaient l'envoi ont été égarés, sans aucune justification et si le Chemin de fer a mis de la négligence à rechercher les marchandises réclamées par l'intéressé (2).

Mais, par contre, la Cour d'appel de Liège a refusé d'appliquer l'art. 41 C. I. à la demande en dommages-intérêts d'un propriétaire de cirque dont le matériel avait pris feu en cours de route et dont les représentations avaient dû être interrompues; elle a jugé que : « A tort, le demandeur..... veut voir une faute grave dans le fait d'avoir placé dans le wagon près de la locomotive..... Le demandeur ne peut davantage considérer comme une faute grave d'avoir détaché le wagon incendié et de l'avoir conduit à la gare la plus voisine. En effet, les agents ne pouvaient être certains qu'ils réussiraient à éviter de plus grands dégâts en cherchant à éteindre le feu sur place » (3). De même le Bezirksgericht de Vienne a estimé que la confusion dans l'indication des numéros d'un wagon et l'erreur entre deux wagons aurait pu se produire si le Chemin de fer avait apporté une attention ordinaire (4).

(1) Trib. com. Lyon, 27 juillet 1905, « Bull. transp. int. », 1905, p. 59.

(2) Trib. de commerce de Prague, 11 sept. 1903 et Cour suprême du royaume de Bohême, 2 nov. 1903, « Bull. transp. int. », 1905, p. 71.

(3) Liège, 31 janv. 1900, Cahen, op. cit., p. 141.

(4) Bezirks-Gericht, Vienne, 21 déc. 1899, *ibid.*, p. 141,

La jurisprudence s'est donc montrée tour à tour indulgente ou sévère, suivant qu'elle voyait dans le fait du transporteur une négligence excusable, ou, au contraire, une faute grossière qu'il aurait pu éviter, en apportant des soins attentifs.

On ne saurait tolérer qu'une marchandise dont l'expéditeur a réclamé l'envoi en grande vitesse, reste plusieurs jours sur le quai de la gare; il y a une négligence impardonnable de la part du Chemin de fer, à ne pas placer l'un à côté de l'autre deux objets portés sur la même lettre de voiture; par contre, il n'y a aucune faute grave si les employés ont montré la présence d'esprit nécessaire pour tenter, dans la mesure du possible, d'éteindre l'incendie du wagon. C'est donc après un examen minutieux des circonstances de l'espèce, qu'on devra décider s'il y a lieu ou non d'appliquer l'art. 41 C. I.

Le dol et la faute grave ne se présument jamais; c'est le demandeur qui doit établir que le transporteur a intentionnellement causé le préjudice ou qu'il a, d'une manière inexcusable, manqué gravement à ses obligations (1); toutefois, les tribunaux se sont montrés à cet égard plus ou moins larges les uns que les autres. Alors que certains exigent que l'intéressé établisse entre la gravité du préjudice et la gravité de la faute une relation

(1) Trib. appel Bâle-Ville, 18 mai 1909. « Bull. transp. int. », 1909, p. 444. — Trib. première instance Amsterdam, « Bull. transp. int. », 1910, p. 234.

de cause à effet⁽¹⁾, d'autres, au contraire, parmi lesquels la Cour de cassation française, voient dans la seule situation de fait, par exemple dans un stationnement sans objet, une sorte de présomption de faute grave⁽²⁾. Même solution si l'envoi a subi un retard extraordinaire de quarante-deux jours et si la Compagnie ne sait pas ce qu'est devenue la marchandise pendant ce retard⁽³⁾.

Le dol et la faute grave ont pour effet de contraindre le transporteur à la réparation la plus étendue, sans aucune limitation. Tout préjudice quelconque sera pris en considération, qu'il soit prévu ou imprévu, direct ou indirect, qu'il consiste en une perte effective ou en une privation de bénéfices⁽⁴⁾. Il en serait même ainsi si l'expéditeur avait réclamé l'application d'un tarif spécial à indemnité restreinte (art. 35 C. I.), une semblable disposition serait inopérante, car le législateur ne pouvait permettre que le transporteur mesurât par avance les conséquences de sa mauvaise foi ou de sa négligence grossière⁽⁵⁾.

(1) Oberlandsgericht Vienne, 18 mai 1909, « Bull. transp. int. », 1909, p. 444.

(2) Cass., 4 mai 1908, *ibid.*, p. 237.

(3) Trib. com. Marseille, 22 oct. 1907, *ibid.*, p. 238.

(4) L'expression « comprenant les dommages-intérêts » a été ajoutée en 1881 au texte de l'art. 41 C. I., afin de bien montrer que la Convention internationale ne limitait pas, en cas de perte par exemple, l'indemnité au montant de la valeur intégrale de la marchandise.

(5) Avant de terminer cette étude, nous devons mentionner que les intérêts des sommes dues à titre d'indemnité, en vertu des art. 34, 35, 37, 38, 40 et 41 C. I., courent un taux de 6 %, non pas, comme en droit français, du jour de la demande (Zeit der Klagerhebung), mais du jour où l'intéressé a fait valoir sa prétention amiablement (Zeit der Geltendmachung), art. 42, C. I. — Gerster, *op. cit.*, p. 392.

APPENDICE

La Convention internationale est inapplicable aux transports des objets précieux (1). Toutefois elle a autorisé les Etats contractants à conclure entre eux des arrangements particuliers en ce qui concerne les marchandises de valeur (2).

Nous citerons, à titre documentaire, la Convention spéciale conclue le 9 août 1893, entre la France, la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas (3). Elle vise d'abord le transport de l'or et de l'argent (soit en lingots, soit monnayés), le platine, les valeurs monnayées ou en papier, le plaqué d'or et d'argent, le mercure, les papiers importants, pierres précieuses, perles fines, broderies, dentelles, bijoux et autres objets précieux. Pour ces marchandises, la déclaration de valeur est obligatoire ; l'indemnité pour perte totale est égale au montant de la valeur déclarée, augmentée des frais de transport et de douane acquittés

(1) Art. 3, C. I. — Sont exclus du transport, l'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres.

(2) Dispos. règlem., § 10 (art. 3, C. I.).

(3) « Bull. transp. int. », 1894, p. 40.

postérieurement à l'envoi. En cas de manquant ou d'avarie, le Chemin de fer paiera le montant de la dépréciation calculé sur la même base. La déclaration d'intérêt à la livraison est interdite. Pour les transports d'objets d'art (tableaux, statues, bronzes d'art, antiquités) dont s'occupe cette convention dans sa deuxième partie, il n'est admis ni déclaration de valeur, ni déclaration d'intérêt à la livraison. En cas de perte ou d'avarie, l'indemnité ne peut excéder 1 fr. 50 par kilog. de poids brut, sauf le cas où par des tarifs communs régulièrement approuvés par les autorités compétentes de chaque Etat, deux ou plusieurs administrations des chemins de fer accepteraient une responsabilité plus étendue.

TROISIÈME. PARTIE

Aperçu général sur le règlement des dommages-intérêts en matière de transport de marchandises par chemins de fer, d'après les législations actuellement en vigueur, dans les Etats participants à la Convention internationale de Berne.

Nous avons vu quelles tendances avaient régné au sein de la Conférence de Berne. Nous avons signalé que la délégation allemande avait souvent réussi à faire adopter sa manière de voir; mais que certaines concessions avaient cependant été faites au système français.

Nous allons rechercher maintenant comment la Convention internationale devait influencer sur la plupart des législations des Etats participants.

La majorité de ceux-ci, soit qu'ils fussent convaincus de la réelle supériorité de l'accord international, soit

qu'ils voulussent mettre en harmonie les dispositions relatives aux transports intérieurs avec le système qui régissait les transports internationaux, modifièrent leurs codes ou leurs règlements d'exploitation dans un sens plus voisin de la Convention de Berne.

La Russie n'avait pas attendu la mise en vigueur de l'accord ; dès 1885, elle en devançait l'apparition ; aussitôt, après 1890, la Belgique, l'Autriche-Hongrie, la Suisse, l'Italie, le Danemark et l'Allemagne se mirent à l'œuvre. Seuls, les Pays-Bas ont maintenu leur système analogue, en principe du moins, aux dispositions de l'ancien code de commerce allemand, et la France a continué de se réclamer des règles du droit commun (1).

(1) Russie : « Loi générale sur les chemins de fer », 12 juin 1885, art. 107, 108, 109 et 110, « Bull. transp. int. », 1893, p. 299.

Belgique : « Loi sur le contrat de transport », 25 août 1891, ch. II, art. 41, 42, 44 et 45 ; *ibid.*, 1893, p. 152. — Autriche-Hongrie : « Règlement d'exploitation pour les chemins de fer », 10 déc. 1892, §§ 80, 85, 87 et 88 ; *ibid.*, 1893, p. 193.

« Règlement d'exploitation de l'Union des chemins de fer allemands en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1893 », §§ 72, 73, 74, 75, 76, 78 et 79 ; *ibid.*, 1893, p. 81.

Suisse : « Loi fédérale », 29 mars 1873, art. 34, 35, 37, 38, 40 et 41 ; *ibid.*, 1893, p. 233. — Italie : « Règlement sur les tarifs et conditions de transport par chemins de fer », 1^{er} juillet 1895, art. 139, 140, 142, 144 et art. 1227, 1229 C. civ. it. ; *ibid.*, 1895, p. 102. — Pays-Bas : « Règlement général pour les transports de marchandises par chemins de fer », 9 janvier 1894, art. 67 et 69 ; *ibid.*, 1895, p. 191. — Danemark : « Loi du 24 avril 1896, concernant les tarifs applicables sur les chemins de fer de l'Etat », art. 41, 43, 44, 46, 47 ; *ibid.*, 1897, p. 470. — Allemagne : « Code de commerce », 26 oct. 1896 (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1900), titre I^{er} : Des transports par chemins de fer, art. 457, 461, 463, 464.

Nous allons jeter un coup d'œil rapide sur les principes sur lesquels est basé, dans les législations étrangères, le règlement des dommages-intérêts dans les transports de marchandises par chemins de fer.

§ 1^{er}

Indemnité ordinaire

En cas de perte, l'indemnité est calculée sur les mêmes bases que dans la Convention internationale (art. 34) en Allemagne, en Autriche-Hongrie, en Belgique, en Danemark et en Suisse. L'Italie et la Russie ont voulu, au contraire, que la valeur au lieu d'arrivée soit prise en considération (1). Il en est de même des Pays-Bas; mais là l'indemnité est, à défaut de déclaration de valeur, limitée à 0 fr. 60 par kilog. de poids brut.

Pour l'hypothèse d'avaries, l'Autriche-Hongrie, le Danemark et la Suisse ont reproduit littéralement l'art. 37 C. I.; l'Italie et la Russie arrivent pratique-

(1) D'après l'al. 140, al. 2 du règlement italien du 1^{er} juillet 1895 sur les tarifs et conditions de transports par chemins de fer, le prix courant est établi : d'après le cote de la Bourse ou les mercuriales du lieu d'arrivée ou, s'il n'en existe pas, d'après celles de la localité la plus rapprochée, ainsi qu'à l'aide de toute autre source de preuve.

ment au même résultat en caculant l'indemnité de la même manière qu'en cas de perte. La Belgique a établi une corrélation entre l'indemnité pour perte et l'indemnité pour avaries ; ici encore, la valeur au lieu d'expédition doit être prise comme base. Dans les Pays-Bas, l'indemnité doit être proportionnée à la dépréciation subie et à la valeur maxima accordée en cas de perte.

En cas de retard, le principe des retenues pratiquées de plein droit sur le prix du transport est consacré ; il y a seulement des divergences quant au montant de ces retenues ; et, sur ce point, la Convention de Berne n'a pas été fidèlement suivie, sauf en Autriche-Hongrie et en Allemagne. En Russie, par exemple, le destinataire a le droit d'exiger une indemnité équivalente à 5 0/0 du prix de transport par 24 heures de retard, jusqu'à concurrence de ce prix au maximum. En Danemark, la moitié du prix de transport pourra être réclamée *de plano* ; si l'on fait la preuve du préjudice, on aura le droit à une somme plus importante, qui ne devra pas toutefois dépasser le prix de transport. En Italie, l'intéressé peut réclamer une quote-part du prix de transport proportionnelle à la durée du retard et même ce prix entier, si le retard est du double du délai fixé « sans préjudice de la restitution du dommage qu'il prouve lui avoir été en outre occasionné ». En Suisse, la retenue sera de moitié ou du quart, selon que le retard dépasse ou non d'un quart le délai de livraison. Si la preuve du dommage est fournie, on peut prétendre à

la réparation de ce préjudice, sans que l'indemnité puisse toutefois dépasser la valeur de la marchandise. Aux Pays-Bas, la retenue due sans justification varie, suivant qu'il s'agit de marchandises expédiées par grande vitesse, par petite vitesse ou par voie de messagerie. Si l'ayant droit établit le préjudice, il pourra obtenir une indemnité plus forte, qui ne devra pas toutefois dépasser la totalité ou la moitié du prix de transport, selon que le retard excède ou non 24 heures.

§ 2

De l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemark, la Russie et la Suisse admettent la déclaration d'intérêt en cas de perte; toutefois, l'art. 463, al. 2 du Code de commerce allemand réserve que dans les cas exceptionnels où l'indemnité est limitée à un maximum, il ne peut être stipulé un intérêt à livraison supérieur à ce maximum. L'Italie et les Pays-Bas ne pratiquent que l'assurance de la valeur de la marchandise, et l'indemnité pour avaries est alors réglée proportionnellement au montant de la valeur déclarée.

En cas de retard, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le

Danemark et la Suisse admettent la déclaration d'intérêt à la livraison dans le même esprit que la Convention internationale. Aux Pays-Bas, c'est le montant de la valeur déclarée qui sert de base au règlement de l'indemnité.

L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, l'Italie et la Suisse admettent le principe de tarifs spéciaux à indemnité restreinte.

Presque tous les Etats admettent la réparation intégrale du préjudice en cas de dol et de faute grave. La législation des Pays-Bas ne mentionne que le dol ; la loi russe est muette sur ces deux points de vue.

APPRÉCIATION CRITIQUE

ET

CONCLUSION

Nous venons de voir comment le droit français, la Convention internationale de Berne et les législations d'un grand nombre d'Etats européens déterminaient l'étendue de la réparation du préjudice causé dans les transports de marchandises par chemins de fer. Nous devons maintenant porter une appréciation sur ces systèmes et essayer de dégager la solution qui nous paraîtra la meilleure.

Si l'on envisage la question au point de vue purement spéculatif, on trouvera peut-être que les principes français sont beaucoup plus conformes que les règles des législations internationale et étrangères, à la grande loi juridique qui consacre l'obligation de réparer le dommage causé. Pourquoi établir des dispositions d'except-

tion, quand le transport est effectué par une grande entreprise de Chemins de fer ? Celle-ci est en faute, elle doit donc supporter toutes les conséquences de cette faute ; or, ne semble t-il pas que les règles de la Convention de Berne et celles des législations étrangères, ne satisfont qu'imparfaitement à cette exigence ? D'autre part, la pratique de l'assurance, de la déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas sans heurter les idées de certaines personnes. N'est-il pas étrange que pour obtenir une réparation qui lui est due en vertu de l'équité, l'intéressé soit obligé de payer une surtaxe supplémentaire ? N'est-il pas choquant de voir le transporteur se couvrir ainsi contre les conséquences de sa propre faute ? N'y a-t-il pas là un encouragement pour lui à se montrer négligent ? Pourquoi, au contraire, obliger le Chemin de fer à payer une indemnité pour un retard qui n'aura peut-être causé aucun préjudice à l'intéressé, ou qui ne lui aura occasionné qu'un dommage minime, en disproportion avec le montant de la retenue ? Ne voit-on pas là une sorte d'enrichissement injuste ? On pourra ajouter que le système français protège mieux les intérêts du public et particulièrement ceux du commerce, puisqu'il permet aux intéressés d'obtenir, sans supplément de prix, une réparation très étendue.

Si l'on considère notre matière, non plus *in abstracto*, mais *in concreto*, on raisonnera tout autrement. Si l'on tient compte de la nature particulière de l'entreprise de transports par chemins de fer, et des conditions spéciales

d'exploitation, on verra quel inconvénient il y a à transposer dans le contrat de transports par voie ferrée, des règles applicables au commissionnaire de roulage.

Celui-ci avait la faculté de refuser les marchandises, s'il craignait de trop engager sa responsabilité ; il connaissait souvent l'expéditeur ou le destinataire et savait ainsi l'intérêt que ces derniers attachaient à la bonne exécution du contrat. Il pouvait veiller attentivement sur les colis qui lui étaient confiés, car sa surveillance ne s'exerçait que sur un nombre d'objets relativement restreint. De plus, les délais dans lesquels il devait procéder au transport étaient assez longs, pour lui permettre d'exécuter ses obligations d'une manière convenable. Il en est bien autrement des entreprises de Chemins de fer. Ces dernières sont obligées, en principe, d'accepter toutes les marchandises ; le plus souvent, elles ne connaissent rien de la qualité et des intérêts de l'expéditeur et du destinataire ; et comme renseignements, elle ne possèdent que les rares énonciations du récépissé. Il leur est difficile de prendre des précautions avec l'encombrement des marchandises et la hâte avec laquelle il faut effectuer les expéditions ; la surveillance et la vigilance sont ainsi rendues peu aisées ; les délais restreints dans lesquels on doit procéder au transport viennent encore compliquer la situation.

En présence de semblables conditions d'exploitation on serait presque tenté de baser la responsabilité du

Chemin de fer, non plus sur une faute mais sur un risque d'entreprise et de voir une analogie entre la situation du transporteur à raison des opérations de transports, et la situation à laquelle est soumis le patron industriel, à raison des accidents de travail, depuis la loi du 9 avril 1898. On ne saurait cependant aller aussi loin, car alors il faudrait admettre la responsabilité, même en cas de force majeure, ce qui serait contraire aux dispositions des art. 103 et 104 C. com. et aux prescriptions explicitement formulées dans les législations internationales et étrangères. Il y a bien dans la perte l'avarie ou le retard une faute du transporteur ; mais, vu les difficultés de toutes sortes qui rendent des plus malaisées la bonne exécution du contrat, cette faute est bien légère et cette circonstance doit modérer la réparation.

Par contre, nous devons reconnaître que le droit français, en n'accordant pas à l'intéressé le droit de prétendre à une indemnité par le seul fait du retard, contient une grave lacune. Nous n'avons pas admis, il est vrai, l'opinion émise par les Cours d'appel de Paris, de Besançon et de Colmar ; mais la raison en était qu'aucun texte ne nous autorisait à admettre une solution aussi exorbitante du droit commun ; nous ne méconnaissions pas combien une telle pratique serait désirable. Le préjudice s'il n'est pas certain, est, en effet, le plus souvent, fort probable ; il y aurait donc lieu de le présumer ; enfin, il serait bon que les condi-

tions imposées par le cahier des charges aux Compagnies fussent dotées d'une sanction efficace.

Le vice fondamental du système français vient de ce que celui-ci suppose que le contrat de transport a été librement débattu entre les parties et que le transporteur a pu connaître l'intérêt attaché à la bonne exécution de ce contrat. Or, il n'en est rien, l'échange de consentement n'a pu porter que sur un modèle déterminé d'avance et contenant quelques conditions auxquelles les parties ont dû souscrire ; aucune explication n'est, au surplus, intervenue entre les contractants.

D'ailleurs, en étudiant l'application des règles du droit commun aux transports par chemins de fer, nous avons vu à quelles difficultés innombrables on se heurtait. Sur les questions les plus importantes, nous n'avons souvent rencontré que doute et hésitation en doctrine, comme en jurisprudence, alors qu'une matière d'une application pratique si fréquente devrait être régie par des dispositions précises, ne laissant place à aucune incertitude et ne donnant pas lieu à des procès nombreux et fâcheux.

Le système français, bien que semblant conforme, en apparence aux grands principes juridiques, est en réalité contraire aux notions de saine justice et d'équité, et à lui pourrait s'appliquer la maxime latine : *Summum jus, summa injuria*.

Il n'est pas d'ailleurs sans entraîner d'autres résultats fâcheux. Les dommages-intérêts payés chaque année

grèvent le budget des Compagnies d'une manière excessive. Une circulaire ministérielle adressée aux administrations des grands réseaux, en 1902, révélait, en effet, que « les indemnités payées par les chemins de fer pour perte, retard et avaries des colis expédiés par rails, augmentent chaque année dans une proportion inquiétante. De 1895 à 1898, le montant est passé de 4.855.962 francs à 8.379.608 francs et les trois derniers exercices accusent une progression plus accentuée encore, puisque le total est monté de 10 690.569 francs en 1899 à 17.043.690 fr. en 1900 (1), et paraît devoir s'élever à plus de 16 millions en 1901 ». De telles constatations ne sont pas seulement inquiétantes pour les Compagnies ; elles ne peuvent pas non plus laisser indifférent le public. Les entreprises de chemins de fer sont, en effet, de véritables services publics dont la prospérité intéresse le pays tout entier. Si les Compagnies sont trop lourdement grevées par les indemnités, elles devront faire appel à la garantie d'intérêt de l'Etat ; elles seront obligées de relever leurs tarifs, ou, au moins ne pourront consentir à un abaissement de prix ; de cette manière, le système français, en prétendant servir les intérêts des particuliers et spécialement ceux du commerce, leur portera une grave atteinte.

C'est d'une toute autre manière que la Convention de

(1) Il importe de remarquer toutefois qu'en 1900, le nombre des transports s'est accru dans des proportions extraordinaires, à cause de l'Exposition universelle de Paris.

Berne et les législations étrangères ont résolu le problème qui nous occupe. Elles ont compris que les principes du droit commun étaient inapplicables quand le transporteur était une entreprise de Chemins de fer et quand le contrat de transport était étroitement réglementé par des prescriptions de l'autorité supérieure. Elles ont déterminé, d'une manière raisonnable et équitable l'étendue de la réparation, en tenant compte du prix de transport et des intérêts respectifs des parties, graduant la responsabilité suivant le montant de la taxe, suivant l'importance de la prime garantissant le transporteur contre les aléas éventuels. Elles ont pu ainsi, sans nuire aux chemins de fer, satisfaire aux exigences légitimes du public, ce qui ne les a pas empêchées d'être impitoyables quand l'équité réclamait que le dol et la faute lourde fussent punis sévèrement. Enfin leurs dispositions claires et précises ne prêtent point à l'équivoque et préviennent les controverses et les litiges.

Ce n'est pas à dire que de semblables systèmes fussent exempts de toute critique. On peut reprocher à l'art. 34, C. I., de ne pas accorder à l'intéressé une réparation suffisante. La législation hollandaise semble persévérer dans les principes de l'ancien code de commerce allemand et vouloir considérer le transporteur, qui ordinairement est l'Etat, non pas comme un contractant, mais comme une autorité imposant ses conditions. L'Allemagne et quelques autres pays ont eu la sagesse de renoncer à la conception que seuls les Pays-Bas ont

Vu : le Président de la Thèse,

Nancy, 20 mai 1911.

G. BOURCART.

Vu : le Doyen,

E. BINET.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie,

25 mai 1911.

CH. ADAM,

Correspondant de l'Institut.

ERRATA

Page 19, ligne 15, lire : *bailleur* au lieu de *tailleur*.

Page 26, note 3, lire : « Toullier, Droit civil français, 6^e éd., t. V, p. 520. »

Page 26, note 4, lire : *Saintelette* au lieu de *Saintelette*.

Page 28, ligne 11, lire : « art. 103 al. 1 et 2 et 104 C. com. »

TABLE DES MATIERES

	Pages
PRÉFACE	3

PREMIÈRE PARTIE

DU RÈGLEMENT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS DANS LES TRANSPORTS INTÉRIEURS FRANÇAIS.....	7
Introduction	7

TITRE PREMIER

Du règlement des dommages-intérêts d'après les principes du droit commun.....	10
---	----

TITRE II

Du règlement des dommages-intérêts dans les transports de marchandises par chemins de fer.	27
<i>Chapitre I.</i> — Perte et dépréciation de la marchandise transportée	32
Section I. — De l'indemnité pour perte totale.....	35
§ 1 ^{er} . — Aucune déclaration de valeur n'a été faite et ne pouvait être exigée	35

§ 2. — La déclaration de valeur a été faite bien que n'étant pas exigée.....	60
§ 3. — Des dispositions du tarif exceptionnel (art. 47 du cahier des charges, §§ 3 et 4).....	64
Section II. — Du laisser pour compte.....	87
Section III. — De la dépréciation.....	104
§ 1 ^{er} . — Dégradation matérielle sans perte de substance.....	105
§ 2. — Dégradation matérielle avec perte de substance.....	111
§ 3. — Dépréciation éprouvée sans altération matérielle.....	116
<i>Chapitre II.</i> — Préjudices divers atteignant, d'une manière générale, l'ensemble du patrimoine du propriétaire de la marchandise transportée..	118
<i>Chapitre III.</i> — Limitation et fixation forfaitaire des dommages-intérêts.....	143
Section I. — Des clauses limitatives et forfaitaires en matière de règlement de dommages-intérêts dans les transports de marchandises par chemins de fer (étude théorique).....	145
§ 1 ^{er} . — Conditions de validité des clauses limitatives et forfaitaires.....	145
§ 2. — Application des clauses limitatives et forfaitaires.....	173
Section II. — Des clauses limitatives et forfaitaires dans les transports intérieurs français..	178
<i>Chapitre IV.</i> — Du montant des dommages-intérêts en cas de faute commune.	187

<i>Chapitre V.</i> — Du montant des dommages-intérêts en cas de dol et de faute lourde.....	190
---	-----

DEUXIÈME PARTIE

DU RÈGLEMENT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR CREMINS DE FER, D'APRÈS LA CONVENTION INTERNATIONALE DE BERNE DU 14 OCTOBRE 1890....	195
Introduction	195
DES DIVERS MODES DE RÈGLEMENT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS ADOPTÉS PAR LA CONVENTION INTERNATIONALE ..	201
<i>Chapitre I.</i> — De l'indemnité ordinaire	203
Section I. — De l'indemnité ordinaire en cas de perte..	203
§ 1 ^{er} . — De l'indemnité allouée en cas de perte...	204
§ 2. — De l'indemnité au cas où la marchandise perdue vient d'être retrouvée.....	208
Section II. — De l'indemnité ordinaire en cas d'avaries.	212
Section III. — De l'indemnité ordinaire en cas de retard dans la livraison	219
<i>Chapitre II.</i> — De l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.....	224
§ 1 ^{er} . — Formes de la déclaration d'intérêt à la livraison.....	226
§ 2. — De la déclaration d'intérêt à la livraison en cas de perte et d'avaries	227
§ 3. — De la déclaration d'intérêt à la livraison en cas de retard.....	229
<i>Chapitre III.</i> — De l'indemnité en cas d'application de tarifs spéciaux.....	233
<i>Chapitre IV.</i> — De l'indemnité en cas de dol et de faute grave	235

Appendice	242
-----------------	-----

TROISIÈME PARTIE

APERÇU GÉNÉRAL SUR LE RÈGLEMENT DES DOMMAGES- INTÉRÊTS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS DE MARCHAN- DISES PAR CHEMINS DE FER, D'APRÈS LES LÉGISLATIONS ACTUELLEMENT EN VIGUEUR DANS LES ÉTATS PARTICI- PANTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE BERNE..	244
§ 1 ^{er} . — Indemnité ordinaire.....	246
§ 2. — De l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.....	248
APPRÉCIATION CRITIQUE ET CONCLUSION	251
